

Redactie

Arie Krijgsman

Vijverlaan 101

3319 SN Dordrecht

e-mail:

arcon46@kpnmail.nl

telefoon

tussen 10.00 en
16.00 uur

078-7504575

b.g.g.h.

06-25160899

www.tenanker.com

“Ten Anker”

Dit webmagazine bestaat uit een combinatie van eigen speurwerk, binnen gekomen berichten en aangeleverde redactie, gein en ongein over de Koninklijke Marine, Koopvaardij, Visserij, Binnenvaart en ander maritiem nieuws uit het heden en verleden.

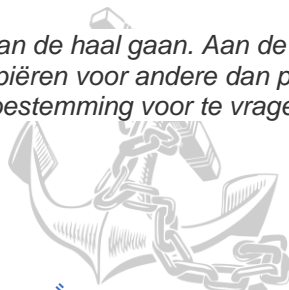


Disclaimer

Deze extra toevoeging van het web-magazine fungeert als verlengstuk en is onafscheidelijk verbonden aan de website: <https://www.tenanker.com> en conformeert zich aan de regelgeving zoals daar is vermeld.

.....

Er zijn altijd wel mensen die met mijn werk aan de haal gaan. Aan de ene kant is dat een teken dat ik het goed heb neergezet, maar ik sta niet toe lukraak te kopiëren voor andere dan puur privé doeleinden zonder daar schriftelijke toestemming voor te vragen.



Nummer 13 – 6e jaargang – 31 maart 2023



Hoe het Duitse marine archief behouden bleef
Aan Coen's onbekend graf...
De telegraaf
Kijk uit met wat je zegt...
Hollandse palingboten op de Theems
Het persoonlijke dagboek van Ton Mink
De Nachtwacht in de tweede wereld oorlog
Memoires van een Sparks / Coatzacoalcos / Mexico
Helden van Weleer / Jan van Brakel
De Papoea's van de Geelvinkbaai

Uitzonderlijk oorlogsverhaal: hoe het Duitse marine-archief behouden bleef

Auteur: Ronald Frisart

Deel 1



Slot Tambach (CCo - Pixabay - AkousticPic)

Kort voor de Duitse capitulatie op 7 mei 1945 wisten gespecialiseerde Britse en Amerikaanse commandoteams eind april beslag te leggen op een zeer bijzondere en zeer grote buit: het complete archief van de Duitse marine van medio negentiende eeuw tot 1945, met daarin veel toen nog geheime informatie. Hoe ze die ‘Tambach Archives’ in handen kregen, is een uitzonderlijk oorlogsverhaal over vindingrijkheid en een flinke portie mazzel.

In oorlogen zijn goede inlichtingen over de vijand van onschatbare waarde. In de Tweede Wereldoorlog handelden de Britten en Amerikanen daar dan ook naar. Zo formeerden ze commandoteams die met de troepen het vijandelijke gebied in moesten trekken, maar liever nog voor de troepen uit.

Ian Fleming

In Londen pleitte *lieutenant commander* Ian Fleming van de *Royal Navy Volunteer Reserve* ervoor om een ‘offensieve marine-inlichtingengroep’ in het leven te roepen. De

Directeur Marine-Inlichtingendienst, schout-bij-nacht Sir John Godfrey, onderschreef dat. Het besluit tot daden over te gaan viel in september 1942. Aanvankelijk heette de nieuwe eenheid *30 Commando*, daarna *30 Assault Unit* en sinds herfst 1944 *30 Advanced Unit* (30 AU). Godfrey wilde niet dat Fleming aan het veldwerk zou meedoen, hij wilde hem behouden voor de *Admiralty*, het marine-hoofdkwartier. Fleming deed er de inspiratie op voor zijn wereldberoemd geworden James Bond-boeken.



Ian Fleming (wiki)

De mannen van 30 AU die wel te velde trokken, opereerden in Noord-Afrika, op Griekse eilanden, in Noorwegen, op Sicilië en Corsica. En na D-Day (6 juni 1944) uiteraard in Frankrijk en Duitsland. Toen de oorlog in Europa voorbij was, werden ze nog in Azië ingezet in Singapore, Hong Kong en Indochina. In 1946 werd 30 AU opgeheven.

De Amerikaanse marine vormde een vergelijkbare commando-eenheid: de Forward Intelligence Unit (FIU). Bij het in beslag nemen van het Duitse marine-archief werkten FIU en 30 AU zeer nauw samen. David Kohlen, verbonden aan het US Naval War College en de National Intelligence University in de Verenigde Staten, wees er in 2015 op dat die nauwe samenwerking – en niet alleen bij het in beslag nemen van de ‘Tambach Archives’ – door naoorlogse historici meestal over het hoofd is gezien.

Oplichters en inbrekers

Deze inlichtingen-eenheden hadden niet alleen een speciale opdracht, ze herbergden ook bijzondere figuren. Bovengenoemde Kohlen vertelt iets over het selectiebeleid van commander Robert ‘Red’ Ryder toen hij 30 Commando (later dus 30 AU) samenstelde. Hij zocht onder meer mannen die in bij voorkeur in Cambridge en Oxford waren afgestudeerd in bijvoorbeeld de klassieke en andere talen en in geschiedenis. Maar ook poolreizigers, bergbeklimmers en duikers had hij graag. En zelfs veroordeelden wegens oplichting, inbraak of het kraken van kluizen. Die hadden vaardigheden die Ryder in zijn team goed kon gebruiken. Een teamlid dat we verderop nog tegenkomen, Trevor J. ‘Sancho’ Glanville, was ook niet doorsnee. Hij was freelance journalist geweest, militair en spion, sprak vloeiend Servo-Kroatisch en kon zich goed redden in het Duits, Frans, Spaans en Italiaans.



Embleem van de 30 Assault Unit (later 30 Advanced Unit) dat op elk van de mouwen van het uniform werd gedragen. (CC BY-SA 3.0 – Lanceng 156 – wiki)

Zoals gezegd werkte 30 AU nauw samen met de Amerikaanse FIU. Belangrijk daarvoor was US Navy Lieutenant John E. Lambie en ook hij was geen doorsnee-militair. Zijn moeder was een geboren Spaanse, zijn vader een Amerikaanse zakenman. Met zijn ouders kwam hij tot ver buiten de VS. Om te beginnen was hij zelf geboren in Hong Kong. In de Eerste Wereldoorlog diende hij in het Britse leger, aan de Amerikaanse Stanford University had hij

rechten gestudeerd. Handig voor het inlichtingenwerk was dat hij vloeiend Duits, Frans, Spaans, Russisch en Chinees sprak. Ten tijde van de buitmaking van de 'Tambach Archives' was Lambie bijna zo oud als de twintigste eeuw: 43 jaar en daarmee de oudste in de FIU.

Vrijheid

Met 30 AU en FIU was er nóg iets bijzonders. Met D-Day in aantocht kregen ze de vrijheid om onafhankelijk van de legercommandanten aan het front te opereren. Zo ligt in het archief van King's College in Londen de kaart die 'Sancho' Glanville bij zich droeg. Ondertekend door geallieerd oppercommandant generaal Dwight Eisenhower staat op die kaart in hoofdletters:

THE BEARER OF THIS CARD WILL NOT BE INTERFERED WITH IN THE PERFORMANCE OF HIS DUTY BY MILITARY POLICE OR ANY OTHER MILITARY ORGANISATION (De drager van deze kaart zal bij de uitoefening van zijn plicht niets in de weg worden gelegd door de militaire politie of enige andere militaire organisatie)

Voor het werk heel nuttig, maar het kon allicht gaan schuren met troepencommandanten te velde. Mooi is wat in dit verband is overgeleverd over de bekende Amerikaanse generaal George Patton. Toen hij begin augustus 1944 in Normandië was gearriveerd sprak hij vertegenwoordigers van 30 AU en FIU. Na afloop vroeg hij kolonel Oscar W. Koch, inlichtingenofficier van Pattons Amerikaanse Derde Leger:

"(...) get rid of that bunch of limey gangsters." (werk dat stelletje Britse gangsters weg)



Generaal Patton in 1945

Maar dat gebeurde niet. Net als Pattons Derde Leger (en andere troepen) trokken FIU en 30 AU steeds dieper Europa en uiteindelijk Duitsland in.

Slot Tambach

Maar nu eerst even een blik op Berlijn. Daar stond sinds 1931 in het centrum, aan het Landwehrkanal, een zeer modern vormgegeven gebouw, Shell-Haus. Daar aan de Tirpitzufer 72/76 zetelde het Oberkommando der Kriegsmarine, de marine-top. Toen in de buurt eind november 1943 geallieerde bommen waren gevallen, vertrok een flink deel van de staf. Eerst naar Eberswalde ten noordoosten van Berlijn, tegen het eind van de oorlog naar Flensburg en Glücksburg, vlak bij de grens met Denemarken.



Ligging van Tambach toen het nog de hoofdplaats was van het graafschap Ortenburg-Tambach. Helemaal rechtsboven Coburg, schuin links daaronder Tambach. (CC BY-SA 3.0 – Presse03 – wiki).

voor: *Seekriegsleitung/Kriegswissenschaftliche Abteilung der Marine*: de mensen die zich bezighielden met de marinegeschiedenis, vooral archief medewerkers. Op 22 november 1944 werden voor het laatst archiefstukken van Berlijn naar het Beierse slot overgebracht.

In december 1943 verruilde ook SkI/KA Berlijn voor Slot Tambach. Die afkorting SkI/KA stond

voor: *Seekriegsleitung/Kriegswissenschaftliche Abteilung der Marine*: de mensen die zich bezighielden met de marinegeschiedenis, vooral archief medewerkers. Op 22 november 1944 werden voor het laatst archiefstukken van Berlijn naar het Beierse slot overgebracht.

Het was beslist niet de bedoeling dat de deels zeer geheime archivalia ooit in geallieerde handen zouden vallen. In geval van nood moest de hele boel worden verbrand. Enkele honderden liters benzine, een flinke hoeveelheid hout en een aantal vaten teer werden daarom naar Slot Tambach gebracht.

Fraai is wat historicus K.W.L. Bezemer in zijn oorlogsgeschiedenis over de Nederlandse koopvaardij (1987) vertelt over wat er vervolgens gebeurde. Hij baseert zich overigens op het ongepubliceerde proefschrift van zijn Amerikaanse vakgenoot Allison W. Seville.

Kennelijk omdat de marine-top al vroeg in de oorlog het zekere voor het onzekere wilde nemen, werd in maart 1941 het grootste deel van het marine-archief overgebracht naar Slot Tambach in het noorden van Beieren. Dat was het stamslot van de graven van Ortenburg. De westvleugel en de tweede verdieping van de rest van het slot werden vrijgemaakt voor het marine-archief. In december 1943 verruilde ook SkI/KA Berlijn voor Slot Tambach. Die afkorting SkI/KA stond



Shell-Haus aan de Tirpitzufer (tegenwoordig Reichpietschufer) in Berlijn in 1945. Hier was het marine-archief weggehaald. Shell-Haus was in 1945 in het centrum een van de weinige grote gebouwen die niet geheel in puin werden geschoten.

Het staflied in Slot Tambach dat verantwoordelijk was voor de eventuele vernietiging van het archief moest in februari en maart in het Noord-Duitse Sleeswijk zijn voor een congres voor reserve-officieren. Toen hij begin april terug wilde naar Tambach lukte dat niet door de snelle geallieerde opmars. Het overige personeel in het slot greep zijn afwezigheid aan om het hout op te stoken in de eigen kachels en eigen auto's te vullen met een deel van de benzine. Een vluchtende SS-eenheid vulde de benzinetanks van het konvooi met de resterende brandstof. Het archief in geval van nood vernietigen, was daarmee onmogelijk geworden. Volgens bevel had dat wel moeten, want het Derde Leger van Patton kwam eraan. Diens elfde pantserdivisie nam op 11 april 1945 het stadje Coburg in, niet ver van Tambach. Aan Slot Tambach besteedden de troepen geen aandacht.

Wordt vervolgd

Bron: 39/2022



Aan Coen's onbekend graf *Een Koloniale herdenkingsdag*

Batavia kan zelfs aan een groeve zijn stichter niet huldigen

Jan Pieterszoon Coen overleed in den nacht van den 20sten op den 21sten September 1629 — „haestigh van syn siecte overvallen zijnde” en nog op den dag van zijn dood op de wallen de verdediging aanvoerende. Want hij ging de eeuwige rust in gedurende het tweede beleg zijner stad door de Javanen onder sultan Ageng, die te voren reeds Soerabaja en Madura had veroverd en op Borneo zijn roem als krijgsman had gevestigd. Voor de stad van Coen stiet hij echter het hoofd.

De verdiensten van Oost-Indië's derden gouverneur-generaal hier nog eens in het licht te stellen, is niet mijn bedoeling. Ik wil heden op iets anders wijzen. En wel op dit:

Niets te Batavia herinnert meer aan den stichter der stad, behalve dan het standbeeld aan de hoofdwacht, tevens militaire provoost op het Waterlooplein. Geen plein, geen straat is naar hem genoemd en groot is de kans niet dat dit verzuim thans zal worden goed gemaakt. Het zal den burgemeester nog veel moeite kosten om de Entrée Nieuw Gondangdia te doen omdopen in Van Heutz-boulevard, zoodra daar zal zijn verzezen het monument voor den landvoogd uit de twintigste eeuw, die veel aan Coen deed denken. Zooveel moeite, dat wij op een Coenlaan maar niet moeten hopen!

Maar er is meer: zelfs Coen's graf kennen wij niet, zoodat wij zelfs daar heden niet de nagedachtenis kunnen eeren van den grooten doode. Vaak werd naar de groeve gezocht, steeds echter te vergeefs. De laatste maal in April 1922. Laat mij van die jongste nasporingen nog eens iets mogen verhalen, het zal vooral de oud-Batavianen onder de lezers interesseeren.

Schr. dezes had er begin 1922 in een Bataviasch blad de aandacht op gevestigd — in een serie beschrijvingen van rondwandelingen door de oude stad — dat Coen's graf nog steeds onbekend was. Een opmerking, welke de aandacht had van den bekenden Dr. Haan, den toenmaligen landsarchivaris, die mij dadelijk schreef:

„Coen stierf gedurende het tweede beleg van Batavia door de Javanen en werd begraven in het Stadhuis, dat stond op dezelfde plaats als het huidige. Later werd het stoffelijk overschot overgebracht naar de Nieuwe Kerk, staande op het terrein in de benedenstad, thans omsloten door de Kali-Besar-Oost, de Kerkstraat, het Stadhuisplein en de Lloydstraat. Om deze kerk, welke in later jaren werd vervangen door een andere, bevond zich een kerkhof. Coen's graf was gelegen in het Zuidelijk gedeelte der kerk, zoodat wel met eenige juistheid thans nog de plaats is aan te geven, waar het moet worden gezocht.”

Gaarna gaf ik publiciteit aan den welkomen brief, die de directie der firma Geo Wehry & Co. aan het nadenken bracht en tot de conclusie deed komen dat zeer waarschijnlijk haar Goedang, gelegen in het centrum van het een vierkant vormende terrein, was gebouwd boven Coen's graf. Genoemde directie stelde onverwijld de inmiddels ontruimde Goedang ter beschikking van den Oudheidkundigen Dienst, welke laatste een juist begrip van zijn taak bleek te hebben en de gelegenheid te baat nam om een deugdelijk onderzoek in te stellen naar het graf.

Op Donderdag 20 April 1922 werd met het graafwerk een aanvang gemaakt. Intusschen bleven wij snuffelen in oude documenten en toen — helaas! — het onderzoek wederom geen succes had gehad, waren wij het volgende te weten gekomen, dat nóg gedetailleerder bijzonderheden gaf, die toen echter jammer genoeg niet meer noodig waren; doch nu misschien zullen leiden tot grondiger nasporingen, waarvoor thans meer aanleiding bestaat dan zeven jaren geleden.

Welnu:

Coen stierf dus na een smartelijk lijden te Batavia, dat hij zoo gaarne Nieuw Hoorn zou hebben gedoopt, gedurende het tweede beleg der stad. (Daar de Kasteelskerk tijdens het eerste beleg van Batavia in vlammen was opgegaan, werd het lijk met groote plechtigheid den volgenden dag bijgezet in het Stadhuis. Dit stond op dezelfde plaats, waar het tegenwoordige, dat in 1710 werd voltooid, zich thans bevindt. Elf jaren zouden verlopen, eer een nieuwe kerk werd gebouwd. Tijdens het bewind van den uitstekenden gouverneur-generaal Antoni van Diemen (1636—1645) die zeer geloovig was en veel voor de Hervormde godsdienst in Indië heeft gedaan, kreeg Batavia eindelijk weder een kerk. In 1640 werd zij door dien G. G. gesticht, waarna met den bouw een aanvang werd gemaakt.

Toen deze kerk voltooid was, besloot men het lijk van den grooten man een waardiger rustplaats te schenken dan het Stadhuis tot dusverre was geweest en het werd dan ook overgebracht naar de nieuwe kerk, die men de Hollandsche of Nederduitsche en ook wel, in verband met haren vorm, de Kruiskerk noemde. De bijzetting ging ook nu weder met groote statie gepaard. De emblemen der landvoogdelijke waardigheid, het zwaard, de schede, de handschoenen, de sporen, enz. werden achtereenvolgens opgehangen boven de zitbanken der echtgenooten van de Raden van Indië, aan de Zuidzijde van het Kerkgebouw, waar zich ook zijn graf bevond.

Bijna een eeuw verliep, toen de rust van Coen en al degenen, die met hem in de Kruiskerk begraven waren, groot gevaar liep, verstoord te worden. De kerk zou namelijk verbouwd

worden en wel zoodanig, dat de oorspronkelijke kruisvorm geheel verdwijnen zou, waartoe reeds lang plannen bestonden. Onder den G. G. Mr. Dirck van Cloon (1732 — 1735) werd hiermede een aanvang gemaakt en op den achtsten Mei van het jaar 1733 werd de verbouwde kerk door dien landvoogd in persoon met groote praal ingewijd. De Nieuwe kerk, zooals zij na de verbouwing heette, had 211.977 rijksdaalders gekost en wekte de bewondering der tijdgenooten, o.a. ook van Valentijn, die ons haar uitvoerig beschrijft.

Op welke wijze was de oude Kruiskerk echter verbouwd? De heer Van de Wall van den Oudheidkundigen Dienst beantwoordde die vraag.

Men had de armen van den kruisvorm op zekere lengte, vermoedelijk de helft, met elkander verbonden, waardoor een figuur ontstond, die op een zestienhoek gelijk. Daardoor werd het gebouw aanzienlijk vergroot. Thans rijst de vraag of het graf van Coen, die immers aan de zuidzijde der kerk begraven lag, in verband met deze verbouwing op zijn plaats bleef, of dat men het noodig heeft geoordeeld het weder te verplaatsen. Heydt geeft ons hierop antwoord in zijn plattegrond van de kerk, waar ook de grafzerken bij bedoelde banken liggen aan de Zuidzijde van het gebouw (Johann Wolfgang Heydt schreef „Allerneuster Geographisch- und Topographischer Schauplatz von Afrika und Ost-Indien, 1744). Aan Coen werd dus hierbij de noodige rust gegund. Wederom verliep er een kleine eeuw, toen de laatste dagen van de Nieuwe kerk geteld waren en daarmede ook de graven van Coen en andere landvoogden. Nu was die kerk in de laatste jaren der achttiende eeuw zeer in verval geraakt en wel zoodanig, dat zelfs de wapens, de helm en de kommandostaf van Coen voor alle zekerheid naar de Portugeesche Binnenkerk werden overgebracht. Alleen Coen's graf bleef. Toen de Portugeesche Binnenkerk in 1808 geheel afbrandde, gingen deze kostbare herinneringen helaas verloren.

Onder den G. G. Daendels (1808—1811), die hoewel soldaat in hart en nieren weinig voelde voor de graven van zooveel dapperen, werd de kerk bij publieke veiling voor afbraak verkocht zonder zorg voor de dooden. Op het terrein werd het Gouvernements-entrepôt gebouwd, doch na eenige jaren weder verplaatst. Daarna werd bedoeld terrein door het Gouvernement verkocht onder uitdrukkelijk verbod van graven, behalve voor fundeeringen (Jav. Courant 4 October 1834).

Tot zoover de geschiedenis van het graf van Coen. Laten wij nu nog eens nagaan, waar mogelijk het graf thans gevonden kan worden.

Zooals bekend hebben de kerk en het aangrenzende kerkhof gestaan op het complex gebouwen, dat begrensd wordt ten Noorden door de Lloydstraat, ten Zuiden door de Kerkstraat, ten Westen door de Kali-Besar-Oost en ten Oosten door het Stadhuisplein. (Batavianen zullen zich onmiddellijk kunnen oriënteren.) Op dit terrein nu zullen bij opgraving wel graven gevonden kunnen worden, waarbij de mogelijkheid, dat het graf van Coen er zich onder bevindt, volstrekt niet is uitgesloten. En niet alleen het graf van Coen, doch ook die van tal van andere hoogst verdienstelijke landvoogden die het grootsche werk door Coen in Azië gebouwd, hebben bestendigd. Wij noemen Antoni van Diemen (1636—1645), Carel Reiniersz (1650—1653), Mr. Joan Maetsuyker (1653—1678) Cornells Speelman (1681—1684), Johannes Camphuys (1684—1691), Mr. Willem van Outhoorn (1691—1704), Mr. Abraham van Riebeeck (1709—1713) en Reinier de Klerk (1777—1780), die hier allen begraven liggen. De Zuidzijde der kerk bevond zich daar, waar nu o.a. de Mij. Nederland en Geo Wehry hare kantoren hebben ge-

bouwd. De meeste kans, dat het graf van Coen kan gevonden worden, biedt dus de zijde der Kerkstraat en feitelijk niet het schip der kerk, ongeveer het pand der firma Geo Wehry, zooals men verondersteld heeft.

Vóór de verbouwing (1726) schreef Valentijn in zijn „Beschrijvinge van Groot Djawa ofte Java Major”:

„Hoewel de Heer Koen nu voor dien tijd in 't stadhuis begraven was, is egter zijn gebeente in dat graf altijd niet gebleven, maar, na 't voltojen van de Hollandsche of Nederduitsche kerk in de stad, in dezelve overgebracht, alwaar zijn graf en wapen, zijnde een Calappus of Cocosboom (niet in quartieren verdeelt, alzo hij zijn adel daarin nooit gestelt had) maar enkel en recht over eind staande, met de verdere sieraden van een Oppergebieder van Indien, als 't zwaard, de schede, de spooren, handschoenen, enz. er ter zijde hangende, boven de gestoelte van de Gemalinnen van de Heeren Raaden van Indien, aan de Zuidzijde der kerke, te zien zijn.”

Na de verbouwing (1744) geeft Heydt een plattegrond van de Nieuwe Kerk en de stand harer graven, niet alleen in het schip der kerk, maar daaromheen eveneens, ook aan de Zuidzijde. Daar er geen enkele reden was om aan de gegevens van den nauwkeurigen geschiedschrijver als Valentijn en den scherpzinnigen waarnemer als Heydt was te twifelen, zoo meenden wij de Zuidzijde der kerk te moeten houden voor de eenige plek, waar Coen ter ruste werd gelegd. Wij hoopten destijds dat het zou mogen gelukken het graf van Jan Pietersz. Coen, den grondvester van onze koloniale macht, van onzen handel op Arabië en Perzië, den stichter van Batavia, den bedwinger van de Banda-eilanden voor het nageslacht te ontdekken en te bewaren, en indien dit niet mogelijk zou zijn, dan toch de graven van de verdienstelijke Gouverneurs-Generaal, die hem opvolgden. Zooals wij reeds zagen: onze hoop werd niet verwezenlijkt. Maar waarom zouden nieuwe, nóg conscientieuser nasporingen niet meer succes hebben? „*Dispereert niet!*” — schreef Coen aan de heeren XVII, en wij herhalen die woorden op Coen's sterfdag, aan het onbekende graf van den bekenden soldaat. Waarom zou juist deze groeve niet te vinden zijn?



V. L.

De telegraaf

Kapitein Goedegebuur van de 'Veendam' wist dat hij binnenkort zou worden overgeplaatst naar nieuwbouw, en als dát schip eenmaal in de vaart kwam, zou déze 'Veendam' worden verkocht. In de bar tussen de tipsy passagiers zittend, keek hij met weemoed naar die prachtig gepoetste roodkoperen telegraaf van de vorige 'Veendam' achter de tapkast; een relikwie uit glorieuze dagen toen hij zelf nog niet eens voer, laat staan éénbander was. Die telegraaf, dacht hij met toegeknepen ogen, zou hij moeten meenemen naar het nieuwe schip.

'Arie,' zei hij tegen de purser, 'die telegraaf daar is een stuk uit ons leven ... Die wil ik meenemen naar ons nieuwe schip. Zorg ervoor dat het ding van boord af gaat als het schip verkocht wordt. Daar stel ik je verantwoordelijk voor. Laat de dekdienst 'm maar inkisten. Ik

zal de maatschappij inlichten dat ik 'm in de entreebar van de nieuwe Stuyvesant Bar wil hebben ... '

'Komt voor mekaar, kapitein!' had Arie gezegd, maar barkeeper Hans Versluys had 't gehoord, en daar hij purser noch kapitein een warm hart toedroeg, besloot hij ze bij binnenkomst te grazen te nemen door de roodkoperen telegraaf ongezien te verdonkeremen. Hij had er een goed plan mee, dacht hij ...

Bij aankomst in New York werd het schip meteen overgenomen door een Italiaanse bemanning, en kapitein Goedegebuur zag tijdens een laatste inspectie dat de telegraaf uit de bar verdwenen was en veronderstelde dat Arie woord gehouden had.

Hij had trouwens wel andere zorgen aan z'n hoofd. De bemanning stroomde van boord. De scheepspapieren moesten in orde gemaakt. De nieuwe crew moest worden geïnstrueerd, en daarvoor bleef 'n kleine staf achter. Op Kennedy Airport liep hij Arie tegen het lijf, en zei: 'Bedankt, zeun! Ik zag dat de telegraaf weg was uit de bar. Waar is ie?'

'W ... weet ik niet, kapitein!' zei Arie. 'Twee dagen voor vertrek was ie ineens verdwenen'. 'En dat zeg je me nou pas?' zei hij, kwaad wordend. 'De maatschappij heeft er op mijnaanraden al een plaatsje voor gereserveerd, en nou sta ik voor paal!'

Na aankomst in Nederland vertelde hij op kantoor dat de oude telegraaf vermist werd en men stuurde een telegram naar de Nederlandse staf om aan boord goed te zoeken en alsnog te trachten die uit de boedel te redden. Ook de nieuwe maatschappij kreeg een vriendelijk verzoek daaraan mee te werken.

Weken later kreeg kapitein Goedegebuur op zijn huisadres een grote loodzware kist afgeleverd. 'Ex Veendam' stond erop. 'Real copper telegraph'. De douane en de vervoerder stuurden 'n forse rekening mee.

Goedegebuur pakte het geval uit en sleepte het naar de huiskamer. Hij stond daar fantastisch! Ook z'n vrouw en de burens vonden het 'n geweldig stuk. Soms gleed zijn hand even over de bedieningshandles en decennia scheepvaarthistorie lagen onder handbereik. Hij hoorde de ouwe stoomkar bonken, de zuigers sissen, en de platgepette kapitein in het nog open stuurhuis orders aan de stuurman geven. 'Volle kracht, kapitein!' Dat was nu allemaal over met die directe brugbediening. Hij stond in hevige tweestrijd. Wat moesten die bezopen passagiers eigenlijk met zoiets moois in de Stuyvesant Bar? Ze kenden de geschiedenis ervan immers niet! Hij besloot de telegraaf nog even te laten staan.

Een week later werd hij gebeld door de maatschappij. 'We hebben bericht ontvangen waaruit blijkt dat de telegraaf 'n week geleden bij u is afgeleverd, kapitein'. Klopt dat?'

Goedegebuur slikte, geschrokken maar ook woedend. 'Ja, d'r is hier 'n kist afgeleverd,' zei hij, 'n practical joker, zeker!'

'Practical joker, kapitein?'

'Ja, ik had orders gegeven het ding van boord te halen voor de nieuwe "Veendam", zoals u weet, maar iemand heeft 'm naar m'n privé-adres gestuurd ... '

'Zozo! En, staat ie mooi?'

'Schitterend!' zei Goedegebuur, 'n plaatje! Maar ik zal 'm weer inkisten en kom 'm dan maar halen ... '

'Moet ie weg?' zei Ma.

'Ja, hij moet weg!' zei Goedegebuur. 'Hij gaat naar het nieuwe schip toe. Da's toch maar beter..!'

Op 'n Caribische avond zat hij in de Stuyvesant Bar van de nieuwe 'Veendam'. De passagiers waren tipsy, zoals gewoonlijk. Hij staaarde gehypnotiseerd naar de telegraaf, en kreeg plotseling heimwee.

'Mooi, hè!' zei barkeeper Hans Versluys, de telegraafhandles heen en weer halend, 'die zou ik nou graag in de huiskamer hebben gehad, kapitein!'

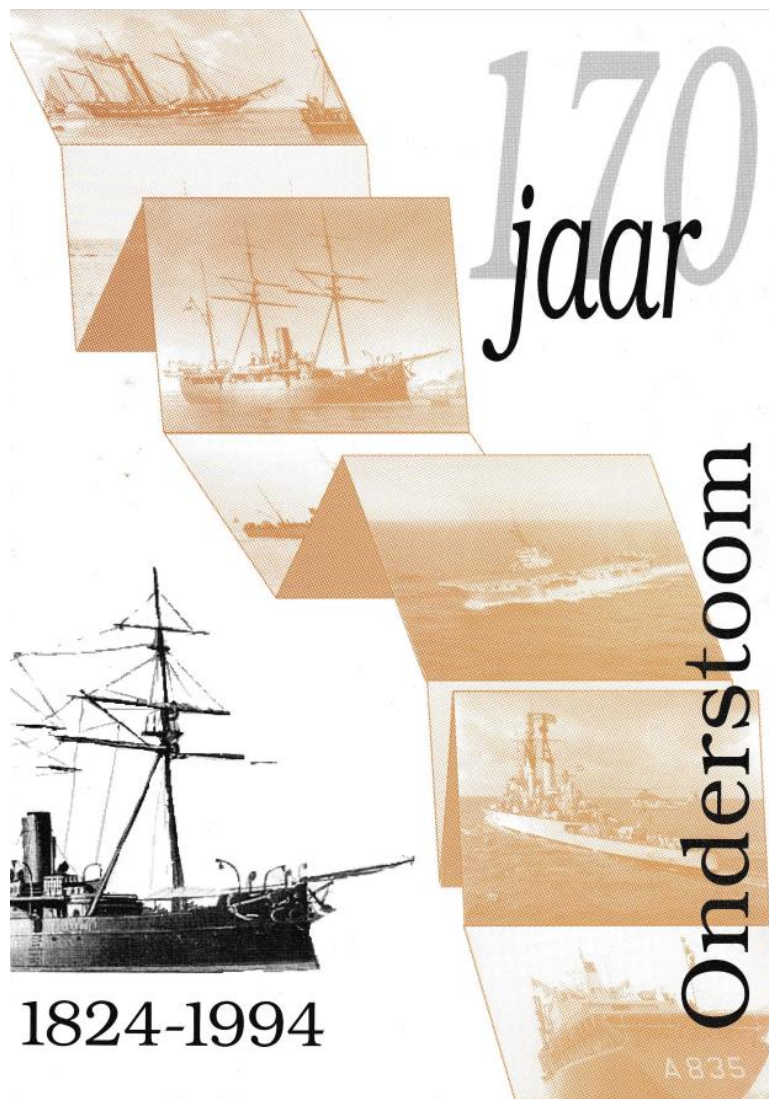


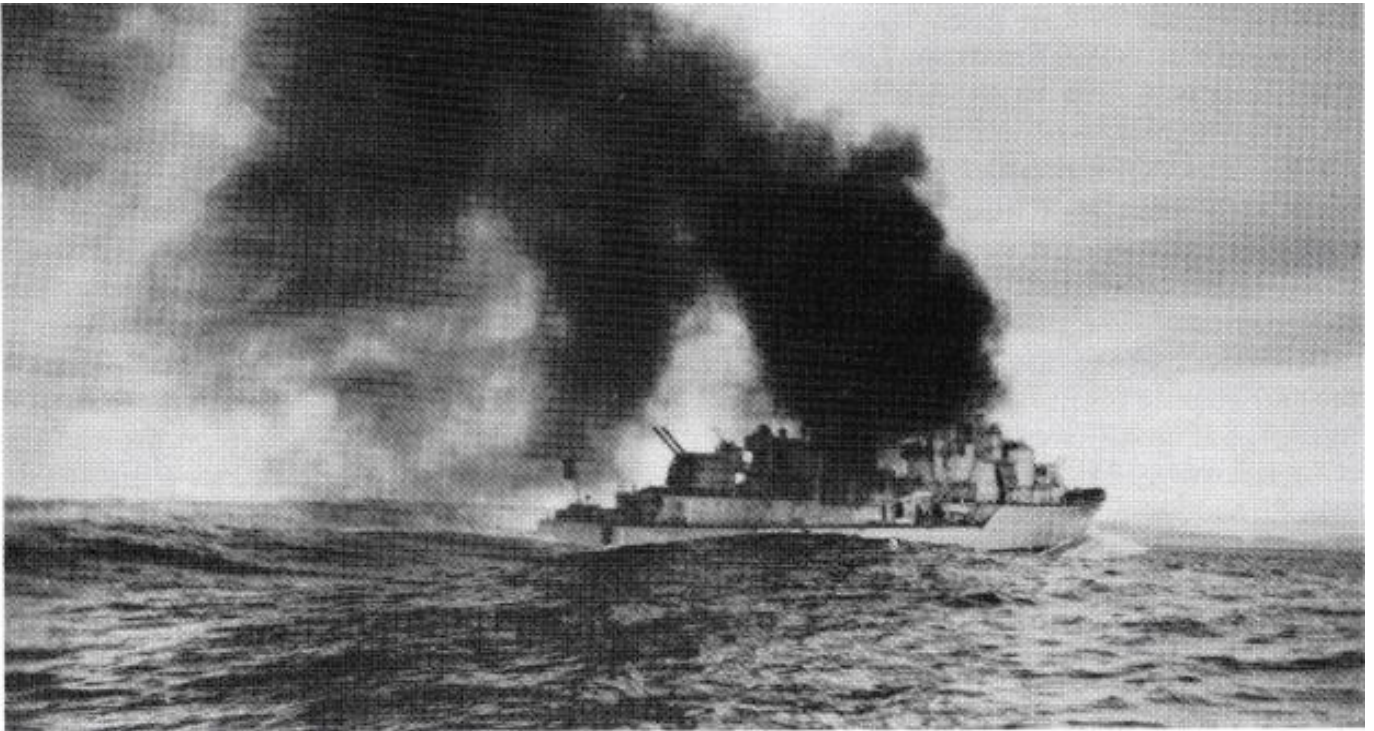
Bron:

Jan Noordegraaf

ZWARTE ROOK EN PIJPLUIS.

16





Hr.Ms. Amsterdam braakt zwarte rook uit.

"Moetje toch eens zien wat een zwarte rook die jager daar maakt. Het is nog erger dan een kolenprauw" merkte de commandant op. *"Als u omkijkt, doen wij het bijna nog beter,"* was het antwoord van de officier van de wacht. Daarop moest het HMK (Hoofd Machine Kamer) op de brug komen.

"Stop onmiddellijk met dat rookgordijn. Hoe kunnen jullie beneden toch zoveel zwarte rook maken¹?"

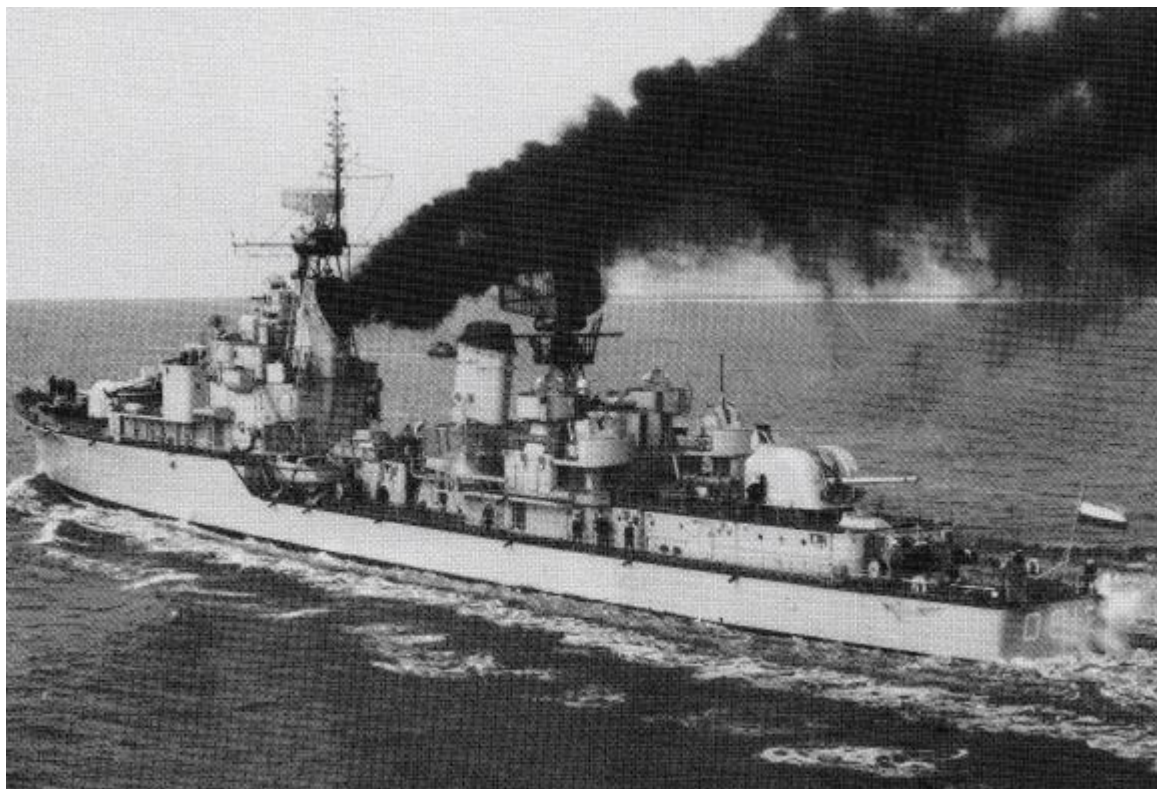
Dat komt door onvolledige verbranding in de ketel, legde het HMK voorzichtig uit. De brandstofolie moet door de branders fijn verneveld in de vuurhaard gespoten worden. Alleen als tevens een juiste hoeveelheid lucht wordt ingeblazen ontstaat rookloze verbranding.

"Dat is toch niet zo moeilijk, jullie hebben toch rookspiegels beneden in de ketel-ruimen?" Jawel, legde het HMK weer geduldig uit. Maar het evenwicht is snel verstoord. Iets te veel lucht geeft witte rook en iets te weinig lucht geeft zwarte rook. Dat luistert heel precies. Bovendien kan er een brander vervuild raken en het kost tijd om alle branders te controleren. De branders worden regelmatig uitgenomen en schoongemaakt. Een heel enkele keer wordt het branderplaatje vergeten en dan komt er geen nevel, maar een massieve straal olie in de vuurhaard. Dat is een slordige fout en de oorzaak van een rookgordijn. Er wordt al jarenlang aan een goede verbranding gewerkt. De vlam kan korter of langer gemaakt worden, er is primaire en secundaire luchttoevoer enz. Het laatste nieuwtje is de stoom verstuiving. Maar ondanks alle inspanningen wordt de meeste zwarte rook door de brug veroorzaakt.

"Hoezo, door de brug veroorzaakt?"

Door het veelvuldig vaart wisselen moet de ketelbelasting steeds worden aangepast. Brander

in, brander uit, brander in, brander uit, zo gaat het soms uren door in het ketelruim. Er is dan geen tijd om de verbrandingslucht goed bij te regelen. Of de telegraaf op "STOP" zetten. Dat is nog erger. Daar is een mooi verhaal van Hr.Ms. Poolster over.

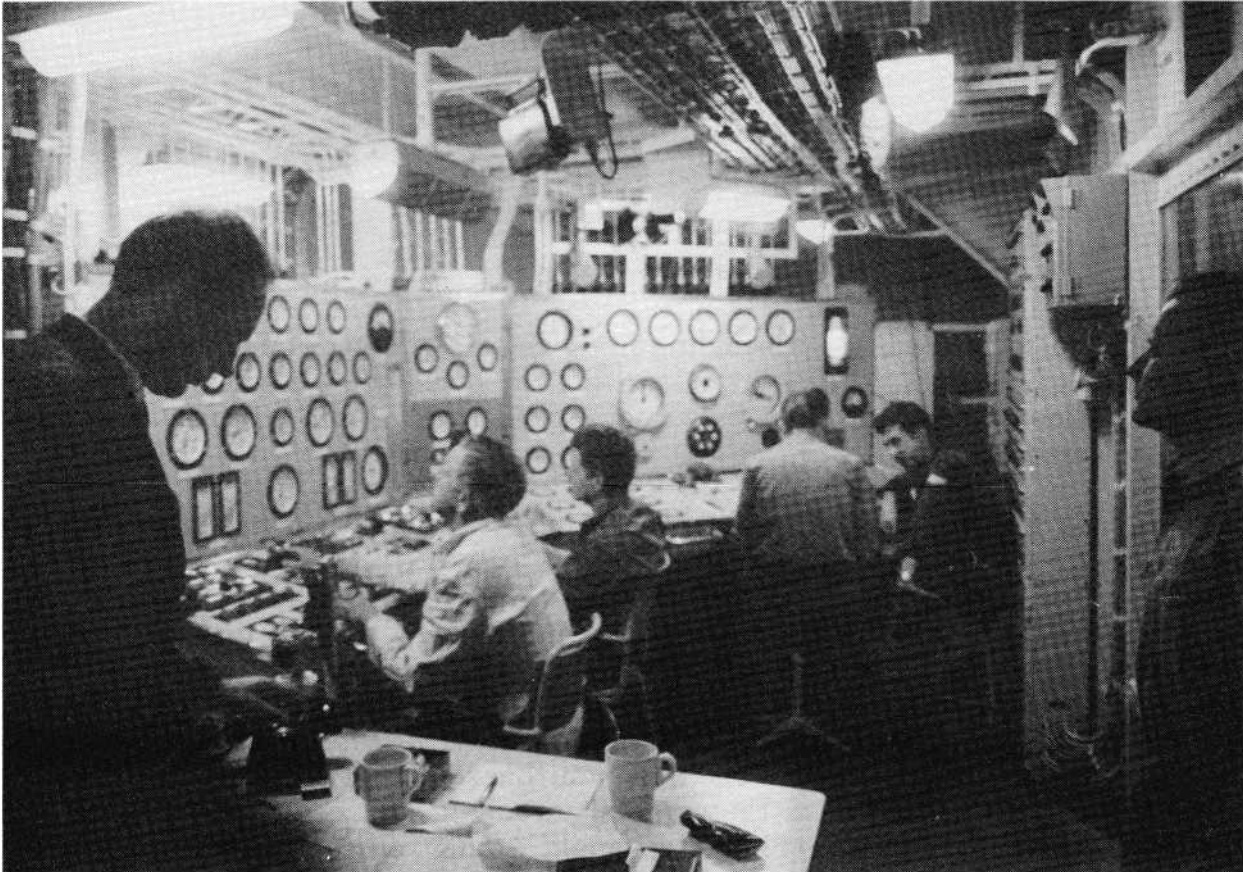


Hr.Ms. Friesland kan d'rook wat van!

Hr.Ms. Poolster maakt zwarte rook op Koninginnedag.

Hr.Ms. Poolster voer alleen in een tropische zee. Prachtig weer, weinig wind die iets over SB inkwam en veel zon. Geen enkel ander schip was te zien. Om half twaalf werd "Alle hens" geblazen, want het was Koninginnedag en tijd voor de toespraak commandant. De gewapende wacht in tenue lang wit trad aan onder leiding van een officier in toetoe met sabel. Zij stelden zich op aan BB op het helikopterdek. Een officier van de technische dienst had gezorgd dat de ketel rookloos was afgesteld. "Alle hens, geef acht" werd gecommandeerd en de eerste officier ging de commandant waarschuwen. Voordat deze meeging belde hij vanuit de kajuit de brug op en liet de machines op "STOP" zetten. Het resultaat was verbluffend. Op het moment dat de commandant op het helikopterdek arriveerde, daalde een zwarte rookmassa uit de schoorsteen op alle hens neer.

De gewapende wacht kreeg de volle laag en nam de benen. De commandant van de gewapende wacht trachtte met zijn sabel de wegvlochtende bijeen te houden. Tevergeefs, ze ontsnapten allemaal.



In de MK-controlepost van Hr.Ms. Poolster is veel te zien, maar men is blind ten opzichte van hetgeen op zee gebeurt.

"Waardoor maakte het ketelruim op het moment suprême zo'n vette rookwolk¹?" Vergeet even niet dat het MK-personeel beneden blind is ten opzichte van hetgeen aan dek gebeurt. De telegraaf op "STOP" betekent de schroef zo snel mogelijk tot stilstand te brengen én gestopt houden. Er kan beneden hooguit gegist worden wat er aan dek is gebeurd. Misschien een man overboord of een ander onheil op een eenzame zee. Het doet er niet toe. De achteruitafsluiter gaat zo snel mogelijk open om de vaart uit het schip te halen en de schroef te stoppen. In het ketelruim gaat de ene na de andere brander bij om het grote stoomverbruik op te vangen. De luchttoevoer ijlt wat na en blaast daarna met de fans op volle kracht de rookmassa de schoorsteen uit.

"Waarom is voor "STOP" zoveel stoom nodig?"

Dat komt omdat de achteruit-turbine een veel kleinere turbine is dan de vooruit-turbines. Een achteruit-turbine heeft maar enkele schoepenwielen en is daardoor erg onrendabel. Er is dan veel meer stoom nodig ten opzichte van een gelijk aantal omwentelingen vooruit. De plotselinge grote ketelbelasting veroorzaakte de vette rookwolk die neerdaalde op de in smetteloos wit geklede gewapende wacht. Het was niet gebeurd als de telegraaf niet op "STOP" gezet was. De ketel was immers juist rookloos afgesteld.

"Waar blijft al die energie uit de ketel als de achteruit-turbine zo onrendabel is?" Eindelijk een goede vraag, dacht het HMK. De niet gebruikte energie uit de achteruit-turbine gaat naar de condensor die daar niet op berekend is. Tenminste niet op een lange duur. De condensor wordt veel te heet en het ijdel loopt terug. Vandaar dat er niet te lang achteruit gedraaid kan worden.

"Houd nu maar op, als je over het ijdell begint, wordt het ons veel te technisch. Vertel maar liever waarom de lichte kruiser Hr.Ms. Tromp na de oorlog een hoed op de schoorsteen heeft gekregen."

Hr.Ms. Tromp zette na de oorlog een hoed op.

De hoed op de schoorsteen van Hr.Ms. Tromp komt omdat de brugopbouw tijdens de wereldoorlog II is gewijzigd. Op de foto is een soort "erker" te zien die voor tegen de brug is gebouwd. Dat was om de ASDIC apparatuur, tegenwoordig SONAR genoemd, te kunnen plaatsen.

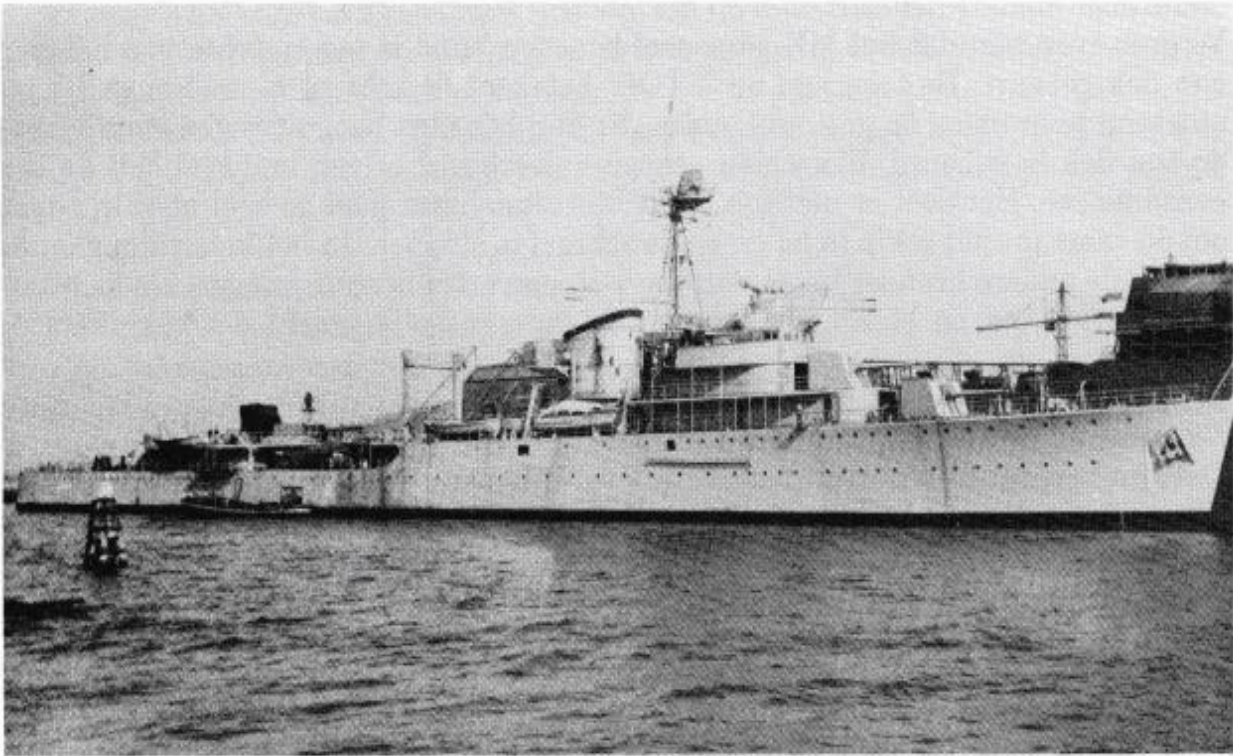
"Maar wat heeft die rare schoorsteen daarmee te maken?"

Toen is tevens de brug verhoogd, waardoor de rookgassen neersloegen op het achterschip en het gebruik van de bewapening ernstig werd belemmerd. Tijdens het groot onderhoud van het schip in de jaren vlak na de oorlog is dit euvel krachtig ter hand genomen. Er werd een klein scheepsmodel gemaakt voor windproeven. De wind kon uit verschillende hoeken komen. Valwinden konden niet geproduceerd worden. Uit het schoorsteentje werd gekleurde rook geblazen die natuurlijk neersloeg op het achterdek. Verschillende schoorsteenvormen werden getest, waarbij deze "hoed" als beste werd gekozen. De hoed heeft een brede horizontale rand met daarop twee gebogen verticale platen.

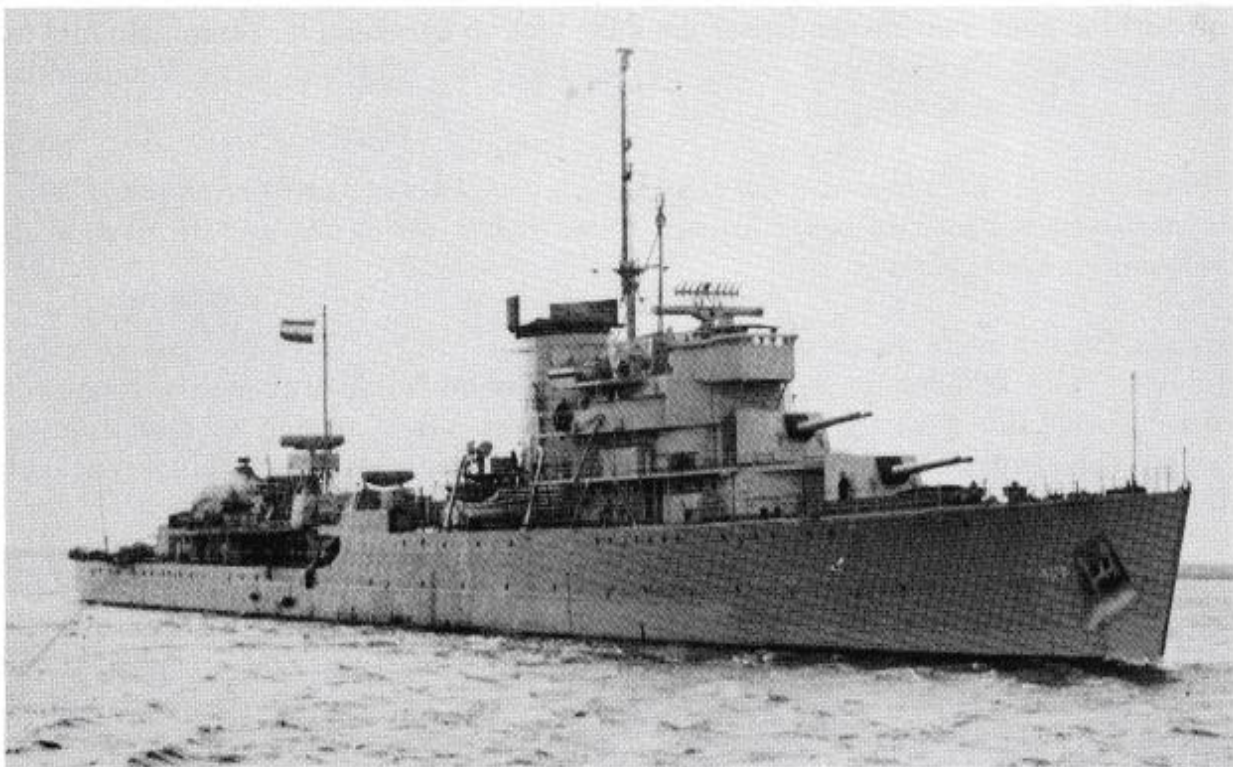
"Bleek het ook in de praktijk een verbetering te zijn?"

Gezegd moet worden dat de bewapening op het achterschip veel beter gebruikt kon worden. Maar omdat de oorlog was afgelopen werd de bewapening veel minder gebruikt. Wel was het halfdek, als recreatiedek voor de officieren veel beter te gebruiken.

"Had de gewijzigde schoorsteen, behalve het lelijke silhouet, ook nog nadelen¹?" Ja, het was levensgevaarlijk geworden in de ketelruimen. Bij storm sloegen de valwinden in de schoorsteen. Als op zo'n moment het kijkgat van een brander werd geopend voor controle, bliezen gloeiend hete verbrandingsgassen en soms ook de vlam naar buiten. Erg ongezond voor het gelaat en enkelen opvarenden zijn wat kaal geworden. Dit nadeel werd niet meer verholpen. Wel werd een beschermglas bij het controleren van de branders verplicht. Alle moeilijkheden waren uit het ketelruim gekomen en moesten daar maar verder blijven.



Hr.Ms. Tromp in 1938 met zijn oorspronkelijke schoorsteen.



Hr.Ms. Tromp zette na de oorlog een hoed op de schoorsteen. De brug heeft een erker aan de voorkant erbij gekregen en de dubbele mast is verdwenen.

"We weten nu wel dat jullie zwarte rook kunnen maken. Maar waarom maken jullie ook nog pijpluizen, die het dek zo smerig maken?"

Het spijt het MK-personeel eveneens als het dek smerig wordt door pijpluis. Het wordt zoveel mogelijk voorkomen door elke avond op de eerste wacht roet te blazen. Roetvorming in een ketel is niet te voorkomen. Dat zijn onverbrande oliedeeltjes die in de ketel achterblijven. Als daar ook nog water bijkomt wat bij de verbranding van olie wordt gevormd, ontstaan van die vette vlokken die wel de schoorsteen worden uitgeblazen, maar daarna door hun gewicht direct naar beneden vallen. Pijpluizen zijn dus gewoon zware roetdeeltjes. De ketel wordt zoals gezegd elke dag roet geblazen en ook vlak voor binnenkomst als de ketel daarna wordt afgezet. Roetblazen gebeurt door met een stoomsproeier het roet tussen de pijpen weg te blazen tezamen met een krachtige luchtstroom. Er zijn een aantal roetblazers geplaatst die van beneden naar boven worden bijgezet. Het gebeurt steeds in het donker om zo min mogelijk gezien te worden.

"Is er nog een goed verhaal over pijpluis?"

Een zwarte maandagochtend in Portland.

Er zijn helaas geen goede verhalen over pijpluis te vertellen. Pijpluis is een verschrikking voor iedereen. Ook voor de B-jager die in Portland in Zuid-Engeland op een vrijdagmiddag afmeerde. De hele week was gebruikt voor proefnemingen met een nieuwe torpedo. De laatste proef duurde erg lang en we moesten ons haasten om op de afgesproken tijd binnen te komen. De machinekamer vroeg om toestemming te mogen roetblazen. Dat was hard nodig omdat er veel gemaneuvreerd was. De tijd ontbrak daarvoor en de bemoeienis van het HMK was vruchteloos. "Toch komt het roet eruit," bromde hij van de brug afgaande.

Het weekend was goed, want het schip lag afgemeerd langs een Engelse jager en de Royal Navy was erg gastvrij. Onze commandant maakte zijn opwachting bij zijn Engelse collega en was daarna het hele weekend te gast bij hem thuis. Toen kwam de bekende maandagochtendstemming en het afscheid van onze gastheren. Er was weinig wind, iets in de richting van ons gastschip. Beide commandanten stonden op hun brug toen onze telegraaf op "HALVE KRACHT ACHTERUIT" werd gezet. Het gevolg was een verlate vorm van roetblazen en het was akelig om te zien hoe de roet laag op de brug van het Engelse schip neerdaalde. Het uitzwaaien werd abrupt beëindigd en iedereen zocht een goed heenkomen. Het was om te huilen, zo zag dat schip eruit nadat het door onze pijpluis was getroffen. Het was een schrale troost voor het andere schip dat wij zelf ook onder de pijpluis zaten. Dus twee vliegen in een klap, maar geen goed verhaal.

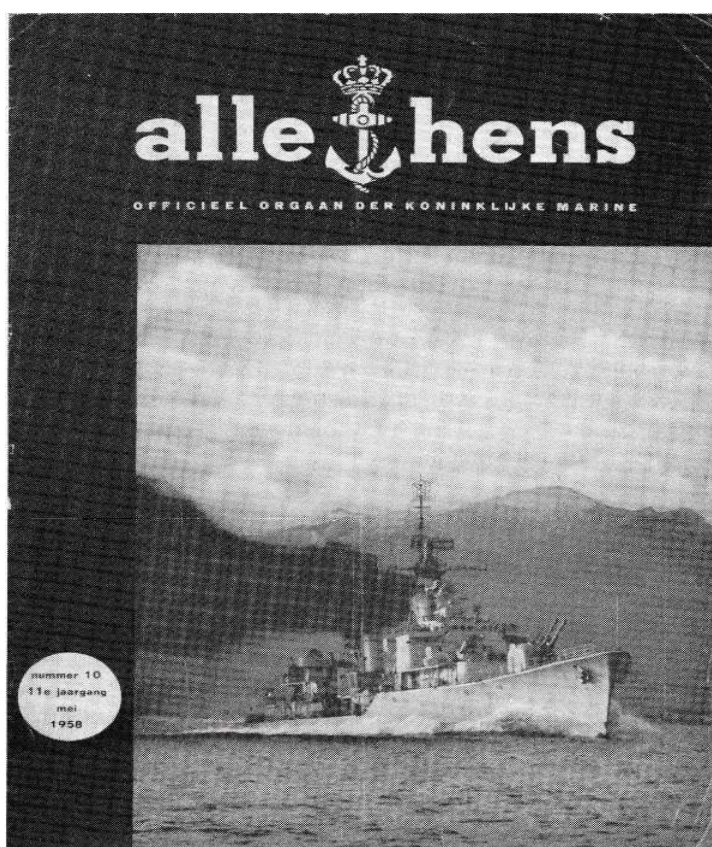
"Is er wel iets goeds over zwarte rook te zeggen?"

Hr.Ms. Amsterdam maakt de mooiste zwarte rook.

Het vond plaats op de laatste mooie van de B-jager serie op de proefvaart in Schotland. Toen werd voor een speciale foto op verzoek van de commandant met opzet veel zwarte rook gemaakt. De foto verscheen zelfs op de voorpagina van "Alle Hens" in mei 1958. Helaas zag de minister deze foto ook. Dat kon niet uitblijven, en toen het HMK in Den Haag was moest hij op het matje komen bij de vlagofficier van de technische dienst.

"De zwarte rook is gemaakt op verzoek van de commandant, doch niet met de rookbrander," was zijn verweer. Daarmee was de schout bij nacht tevreden.

Voor de duidelijkheid. Het ministerie had zelf op elke ketel een rookbrander laten plaatsen. Dat was een heel eenvoudige constructie. Gewoon een kort stukje pijp door het brander front waardoor een massieve straal olie in de vuurhaard gespoten kon worden. Het ministerie bepaalde tevens dat de rookbrander alleen in uiterste noodzaak gebruikt mocht worden. Want dat er een zwart rookscherm werd gelegd was wel zeker. Maar de ketel werd daardoor ernstig vervuild en moest vervroegd gereinigd worden. Deze methode was voor een foto niet verantwoord. Het kon ook anders. Gewoon de luchttoevoer knijpen totdat de omkasting licht begon te trillen. De ketel snakt dan naar lucht en braakt zwarte wolken uit. Zo'n foto haalt de voorpagina van "Alle Hens"



Hr.Ms. Amsterdam tijdens de proefvaart op de gemeten mijl bij Arran in Schotland. Snelheid 36,6 mijl. Deze foto stond op de voorplaat van Alle Hens

WATERPERIKELEN AAN BOORD **Hr.Ms. KAREL DOORMAN**

17

.In Den Helder liggende kreeg Hr.Ms. Karel Doorman de opdracht een dag eerder naar zee te vertrekken. De noodzakelijke reparaties waren nog niet allemaal uitgevoerd. Er werd dus extra MK-personeel aangehouden om in de avond door te werken.

Zoals toen gewoonte bij een bezoek aan Den Helder was weer het nodige MK-personeel vervangen door relatief onervaren personeel.

Om ongeveer 9 uur 's avonds werd het HTD, juist enige dagen eerder voor de derde maal weer op dit schip geplaatst, in zijn hut gebeld met de mededeling dat een ernstige waterlekkage was ontstaan in de achtermachinekamer. Tijdens het afdalen van de lange trap naar het manoeuvreerbord zochten zijn ogen al naar de blauwe lamp die aangaf of er al elektrische spanning stond op de 150-tons noodlenspomp. Wegens het grote vermogen van de pomp moest dan op het Centrale Schakelbord door de monteur van de wacht een aantal niet-essentiële groepen worden afgeschakeld en de spanning naar die pomp worden doorgezet.

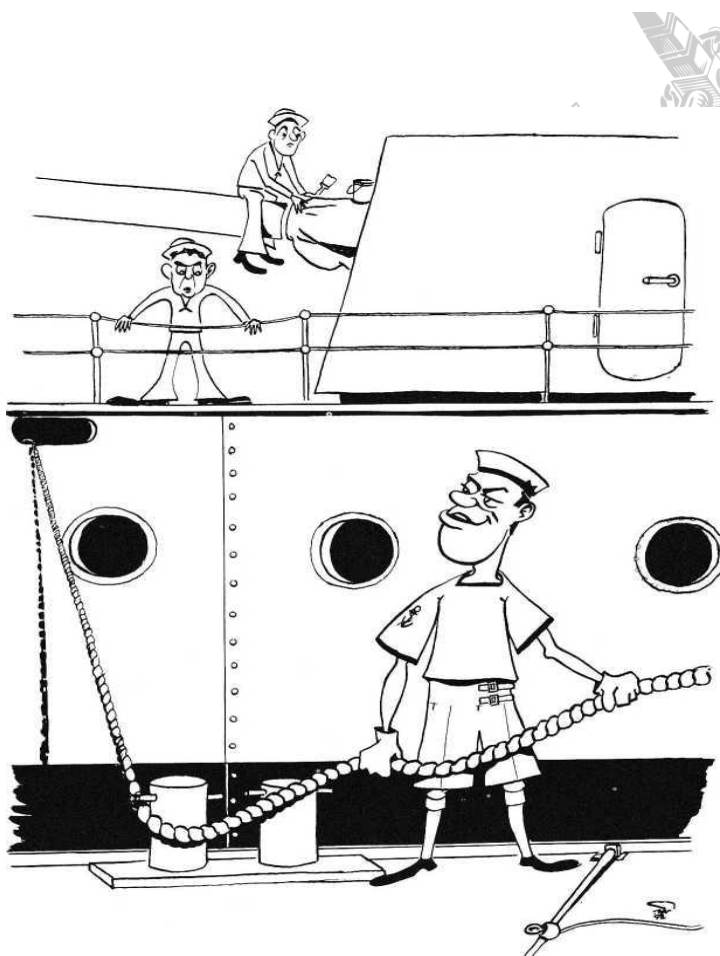
Onderaan de trap gekomen werd het HTD ontvangen door een drietal oudgedienden, nog bekend van vorige plaatsingen, die al glunderend naar de brandende blauwe lamp stonden te kijken.

Wat was er gebeurd? Door een verkeerd begrepen opdracht had een der nieuwe aanwinsten een verkeerde 2-duims afsluiter geheel losgenomen. Dat was een huidafsluiter welke 7 meter onder de waterlijn zat! Daar stond dus 7 meter waterdruk op! De onderofficier, die onder andere voor dit karwei verantwoordelijk was, had echter snel kans gezien een rondslingerend asbestmatrasje tegen de opening te leggen en met zijn voeten aangedrukt te houden door zich als een Hercules staande te houden onder een plaatselijke leiding.

Direct werd de Officier van de wacht gevraagd assistentie te verzoeken van de altijd parate duikploeg bij de Mijndienst. Aangezien de duikers zich onderweg naar de Doorman al hadden gekleed en aan boord inmiddels de betrokken plaats als spant- positie was gemarkeerd, konden de duikers vrijwel direct aan het werk. Binnen korte tijd zat de dichtingsmatras op zijn plaats en kon de Hercules zich weer ontspannen. De noodlenspomp behoefde die avond niet te draaien!

De moraal van dit verhaal? Toegewijde en initiatief-nemende onderofficieren zijn ook hier weer waardevol gebleken en een goede totale organisatie van de Havendienst had zijn nut getoond.

WORDT
VERVOLGD



Gezonde animositeit of...?

Gedurende de Koreaanse oorlog kwamen eenheden van de diverse United Nations-landen elkaar uiteraard regelmatig tegen en daarbij werden met even grote regelmaat seintjes gewisseld.

Wat dacht U van deze:

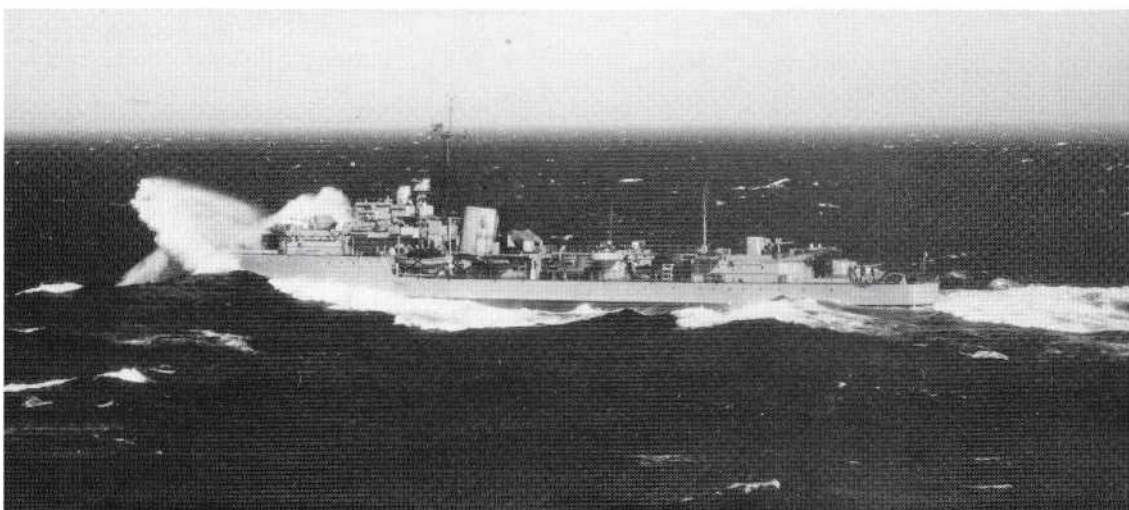
Bij aankomst in de Japanse haven van Sasebo meerden twee schepen, een van de U.S. Navy en een van de Britse Royal Navy broederlijk naast elkander af; geheel volgens de traditie leverde de eerstaangekomene, in dit geval de Amerikaan, de meerploeg voor de Brit. Bij het overgooien van het eerste 'keesje' hoorden wij de Yank zijn Britse collega toeroepen: 'Hello there, how's the second largest Navy in the World doing these days?!'

Waarop, hey prestoe!, de flegmatieke Brit met het antwoord kwam: 'Not bad, mate, and how's the second best?!'

Het verschil tussen NATO-kretologie en scheldwoorden oftewel: 'Kijk uit wat je zegt!'

Hr.Ms. 'Banckeri', Januari 1952

Met niet geringe trots stapte ik aan boord van de eerste échte torpedobootjager, waarop ik mocht dienen als piepjonge ltz 2 jongste categorie. Het schip was bovendien nog ingedeeld bij het Smaldeel 5 en ging dienst doen als volgjager van Hr.Ms. 'Karel Doorman'! Dat betekende dus metéén een sprong in 'het diepe', met heuse vaar- en vliegoperaties in het verschie! Ik kreeg de functie van Verbindingsofficier aan boord; ik was weliswaar toen nog niet als zodanig gespecialiseerd maar als de Eerste Officier tegen je zegt: 'Goed je best doen, jong!', dan duldt zo'n gezegde geen tegenspraak, integendeel! Dus begon ik aanstonds te 'vossen' op het voor mij tamelijk nieuwe dienstvak der verbindingen, hoewel ik natuurlijk wél enige bekwaamheden bij het seinwezen had verworven op mijn vorige plaatsingen aan boord van kleinere schepen.



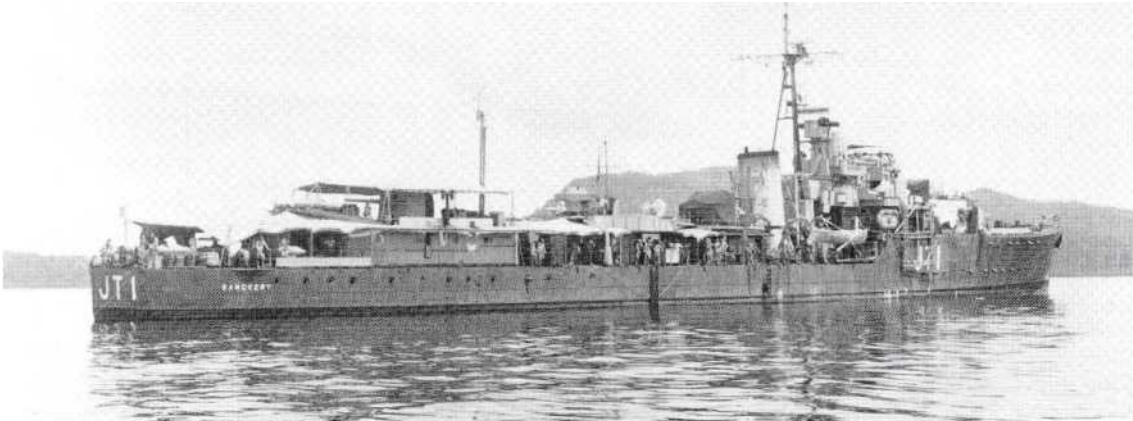
Hr.Ms. 'Bankert' (ex-H.M.S. 'Quilliam'), een van de Britse marine overgenomen torpedojager, in een aantal stadia van haar bestaan. Op de draagt zij nog haar oude kenteken JT 1, hierboven gaat zij schuil achter een 'paaltje' bij zwaar weer.

De NATO bestond nog niet zo lang, we werkten nog met het oude spellings-alfabet: 'Able, Baker, Charlie, Dog', enzovoort, de huidige seinboeken zoals A.N.S.B. (Allied Naval Signal

Book) heette toen nog: F.S.B. (Fleet Signal Book) en de ATP 1 (Allied Tactical Publication 1) van nu heette toenmaals: C.O.F. (Conduct of the Fleet).

Toen ik aldus, niet gehinderd door ook maar enige kennis van zaken, met het verbindingspersoneel kennis maakte, beging ik meteen mijn eerste blunder en dat kwam zo: ...

Er kwam een lange slungel van een seiner op me af en die zei op enigszins norske toon: 'U kunt gelijk het COF krijgen, meneer!' Nu ken ik niet alle marine-scheldwoorden uit mijn hoofd maar hoe dan ook, ik vond dat ik dat niet hoefde te nemen en zette de man dus prompt op rapport. Gelukkig werd ik even prompt bij 's mans divisiechef geroepen om uitleg: dies ging het rapport in vier stukken de prullemand in en ik met rood hoofd de hut van de divisiechef uit!



Op bovenstaande foto's is het naamsein van JT 1 vervangen door D 801 (ingevoerd bij de deelname van ons land aan het NAVO-bondgenootschap).

Hollandse palingboten op de Theems... sinds 1364

Uniek privilege, waarvan tot vlak vóór wereldoorlog // gebruik gemaakt is

DOOR H. J. M. ROETEMEIJER

Uit de oudste berichten omtrent de Zuiderzee is bekend, dat daar al tijdens de vroege middeleeuwen langs de oevers fuiken werden uitgezet om daarin paling of aal te vangen. Dat hierbij namen van plaatsen als Amsterdam, Ypesloot, Purmerend, Monnikendam en Zaanland genoemd worden, zal niemand verwonderen. Volgens Van Dillen dateert het vroegste bericht inzake de export van paling naar Engeland al uit 1364, toen Jacob Diederik uit Holland een grote partij „eel” in Londen importeerde en op z'n thuisreis een zending kostbaar laken mee terugnam. In de 13e en 14e eeuw behoorden viskopers, zo niet in aantal, dan toch stellig in aanzien tot de invloedrijkste bewoners van de nog jonge Amstelstad en verschillende regeringspersonen kwamen uit hun midden voort. (Smit — „Opkomst handel van Amsterdam”). Een van hen, Jan Oem Jansz, een zeer rijk man, die in 1491 burgemeester van Amsterdam was, schreef over zijn jeugd: „Toen ik tien of elf jaar oud was, voer ik met mijn vader uit om aal te kopen in Ypesloot, Diemerdam, Nieuwendam, Monnikendam en Waterland.” Hij kreeg een voor die tijd zeer goede opvoeding. Op z'n 13e jaar ging hij naar Leuven om daar lezen, schrijven en grammatica te leren. Na twee jaar kwam hij weer thuis, waarna hij met het palingschip van zijn vader naar Londen voer en dit bedrijf negen of tien winters volhield. Maar ook Cornelis Pieterszoon Hooft (1546—1626), de vader van de letterkundige P. C. Hooft (o.a. drost van Muiden), stamde uit een Zaanse schippersfamilie en was onder meer koopman in vis. Hij maakte sinds 1582 bijna doorlopend deel uit van de Amsterdamse stedelijke regering, waarvan niet minder dan twaalf keer als burgemeester. Het verpondingsregister (belastingboek) van Purmerend, anno 1514, vermeldt inzake de Visserij: „ook houden ze zich bezig met het vangen van paling en die naar Engeland te brengen.” Er zou zelfs een bevel bestaan van koning Henry III van Engeland, gedateerd 23 augustus 1224, om alle schepen uit Friesland vrij te laten, waarvan wordt aangenomen dat er ook palingboten bij waren.

Omtrent een privilege dat de Hollanders zouden hebben gehad inzake een vaste ligplaats op de Theems tussen de Tower en Londonbridge, zonder hiervoor havengeld te betalen, mits deze ligplaats zonder onderbreking bezet zou blijven, doen nogal tegenstrijdige berichten de ronde. Volgens sommigen dateert dit recht uit de dagen van Koningin Elisabeth I (1558—1603), anderen spreken van Koning Karel I (1625—1649). In de geschiedenis van de Haven van Londen staat, dat tijdens de regering van King William III (1689—1702) — bedoeld is onze koning-stadhouder Willem III, William of Orange — toen alle invoer van vis met buitenlandse schepen was verboden, een uitzondering werd gemaakt voor de „Dutch eelboats”, zo al niet vanwege een voorliefde van William voor de Hollanders, dan toch stellig voor hun paling! Zelfs ten tijde van de Franse bezetting van Nederland wist men met Friese palingschuiten toch de vaart vrijwel ononderbroken gaande te houden. De Engelsen, verzot als ze waren op hun „eelsoup” en „eelpies”, wilden „Boney or no Boney” (al of niet Napoleon), geen afstand doen van hun geliefde lekkernij. De Friese schippers profiteerden hier dubbel van, omdat ze op hun terugreis koloniale waren (contrabande) meenamen, waarvan de invoer krachtens het door Napoleon ingevoerde continentale stelsel ten strengste verboden was. De schippers liepen met deze handel dus wel een groot risico, want er werd vanuit Den Helder door kanonneerboten scherp jacht op hen gemaakt. Al met al toch geen onvoordelig zaakje voor de Friezen, want ze leverden hun ladingen van wel 15000 pond paling alleen af tegen betaling in goud. Een licentie

van de Franse prefect te Leeuwarden kostte hen echter ook nogal wat, namelijk 10 tot 12 gouden Napoleons (tweintig franken).

Het persoonlijke dagboek van Ton Mink

Reisschema squadron 2 - 1966

Ik heb een persoonlijk dagboek bijgehouden van deze reis.

Vertrek uit Den-Helder op 10 januari om 14.00 uur.

Het vertrek werd wegens machinestoring 1 uur uitgesteld.

Toen wij "Het Kanaal" door waren zaten we tot Ponta Delgado op de Azoren constant in windkracht 8.

Wat uiteraard geen plezierige begin van de reis was. Zaterdagmorgen kwamen we aan in de haven.

We konden gelijk gaan passagieren maar wel kort omdat er alleen olie werd bijgeladen.

Ik kon omdat ik de reewacht had niet de wal op. Het weer was er wel heerlijk 20 graden Celsius. Dat was wat anders dan bij het vertrek uit ons koude kikkerlandje.

Om ons schip zwermde de hele dag kleine roeiboortjes om souvenirs aan de man te kunnen brengen.



In de middag vertrokken we weer uit de warme haven en raakten al snel in een beste storm met windkracht 10 tijdens de oversteek in 5 dagen naar Bermuda waar we 2 dagen te laat op 21 januari aankwamen. Hier meerden we af in de Grassy Bay op een afstand van 25km van de hoofdstad Hamilton.

Alhoewel er gelegenheid was om aan de wal te gaan, werd hier na de zware en vermoeiende overtocht maar weinig gebruik van gemaakt en zochten er velen hun tamping op.

Scheepskrant 21 januari 1966 en Dagboek Matchmaker Squadron 2



Ponta Delgado,

Hier lagen we maar 1 dag binnen om olie te laden. Omdat ik de reewacht had , kon ik niet kort gaan passagieren alhoewel het wel lekker weer was met 20 graden. Om het schip heen roeiden veel parlevinkers die van alles te koop aanboden.

In de namiddag vertrokken we weer naar zee en belandden al snel in een beste storm met uitschieters van windkracht 10 die duurde tot vrijdag 21 januari tot we op de Bermuda eilanden aankwamen.

Hier meerden we af in de Grassy Bay op een afstand van 25km van de hoofdstad Hamilton. Dit was de eerste avond dat ik van boord ging om te passagieren.

Onze scheepsband de 004 speelde ,s avonds in Hamilton in de mariniers Club Via de radio waren er meisjes uitgenodigd. Maar dat viel erg tegen want er waren er maar 5 komen opdagen en er waren wel 50 marinemannen die wel een dansje wilden wagen.

Maar ondanks dat alles heb ik er toch een genoeglijke avond gehad en was pas om 1 uur weer aan boord.

De Bermuda,s zijn erg grillig van vorm en de maximale hoogte is slechts 80 meter met een totale lengte van plusminus 50km2 oppervlakte.

Het grootste eiland herbergt de hoofdstad Hamilton waar ook de gouverneur woont.

De bevolking bestaat uit negers 50% , kleurlingen en blanken.

De voornaamste productiebron bestaat uit lelies , aardappelen , bananen en verschillende soorten groenten.

Het toerisme is een groet bron van inkomsten. Per jaar 80.000 personen en dan vooral Amerikanen die daar graag hun huwelijksreis doorbrengen.

De levensstandaard is erg duur. En wij gingen dan ook met deze waarschuwing de wal op "Denk erom dat we zaterdag weer op zee zitten en er nog meer leuke havens door ons worden aangedaan

~~~~~  
*vertrek den-helder 10 januari ten 14.00.u*

| plaats:                    | aankomst:   | vertrek: |             |          |  |
|----------------------------|-------------|----------|-------------|----------|--|
| ponta del gada             | 15 januari  | (08.00)  | 15 januari  | (16.00)  |  |
| hamilton (bermuda)         | 21 januari  | (15.00)  | 22 januari  | (08.00)  |  |
| san juan (p-r)             | 24 januari  | [08.00)  | 25 januari  | (08.00)  |  |
| san juan                   | 28 januari  | [16.00)  | 31 januari  | (04.00)  |  |
| st thomas (virginisle's)   | 3 februari  | (.15.00) | 4 februari  | (08.30)  |  |
| san juan                   | 4 februari  | (20.30)  | 7 februari  | (09.00)  |  |
| hamilton                   | 11 februari | (14.30)  | 12 februari | (15.00)  |  |
| ponta del gada             | 18 februari | (10.00)  | 21 februari | (06.00)  |  |
| gibraltar                  | 23 februari | (14.00)  | 24 februari | (06.00)  |  |
| lissabon                   | 1 maart     | (13.30)  | 7 maart     | (11.00)  |  |
| gibraltar                  | 9 maart     | (17.00)  | 11 maart    | (0,8.00) |  |
| plymouth<br>(schotland)    | 14 maart    | (08.30)  | 29 maart    | (08.00)  |  |
| rothesay(voor anker)       | 30 maart    | [18.30)  | 31 maart    | (07.00)  |  |
| campbeltown<br>(olieladen) | 31 maart    |          |             |          |  |



|                               |            |         |          |         |
|-------------------------------|------------|---------|----------|---------|
| brodick-bay<br>( voor anker ) | 31 maart I | [23.55) | 2 april  | (10.00) |
| rothesay-bay<br>(voor anker)  | 2 april    | (12.00) | 2 april  | (16.30) |
| rothesay-bay<br>(voor anker)  | 3 april    | (09.00) | 4 april  | (07.00) |
| Lamlash-bay<br>(voor anker)   | 4 april    | (08.45) | 4 april  | (10.30) |
| loch striven<br>(olieladen)   | 6 april    | (08.45) | 6 april  | (11.30) |
| fasLane                       | 6 april    | (14.45) | 7 april  | (20.00) |
| Liverpool (noord-wales)       | 8 april    | (12.30) | 12 april | (01.00) |
| den-helder                    | 14 april ( | 14.30)  |          |         |

alle tijden zijn plaatselijke tijd.  
in zee 13 april.

=====

Zaterdagmorgen 22 januari vertrokken we weer naar zee. We begonnen al aardig te zakken richting de tropen en het werd elke dag warmer.

In de radiohut was het veel al niet te harden van de warmte te meer daar alle apparatuur aanstond en de airco ook niet zo bijster goed werkte.

Zondag 23 januari was de temperatuur al opgelopen naar 25 graden. En dan te weten dat eer in Nederland al volop geschaatst werd.

Ondanks dat ik een groot liefhebber hier van ben was het toch heerlijk om als je geen wacht had , op het voordek te werken aan je kleurenschema.

De zee was bijna spiegelglad en het varen was werkelijk iets unieks.

Maandagmorgen kwamen we aan in San Juan te Port Rico op de Amerikaanse basis waar de derde vertegenwoordiger

Van het squadron , de Amerikaanse onderzeebootjager "Garcia "de dag tevoren al afgemeerd was.

Dit was de eerste dag dat het tenue , tropentenu was.

De volgende morgen vertrokken we al weer naar zee om in de Caribische wateren te gaan oefenen.

Dit duurde tot vrijdagmiddag 28 Januari. Er werden schietoefeningen gehouden op een radiografisch bestuurbaar vliegtuigje ( FL 7000,00 !!!)

De hele dag had niemand doel getroffen maar aan het einde van de dag was het toch de schutter van de Drenthe die het vliegtuigje wist te raken en deze verdween met een mooi duik in het zilte nat en zonk gelijk.

Weg 7000 gulden !!.

In deze week liep de temperatuur soms op tot 40 graden en werd de een nog bruiner dan de ander.

Elke gelegenheid werd benut om in de zon te gaan liggen in je sportbroekje.

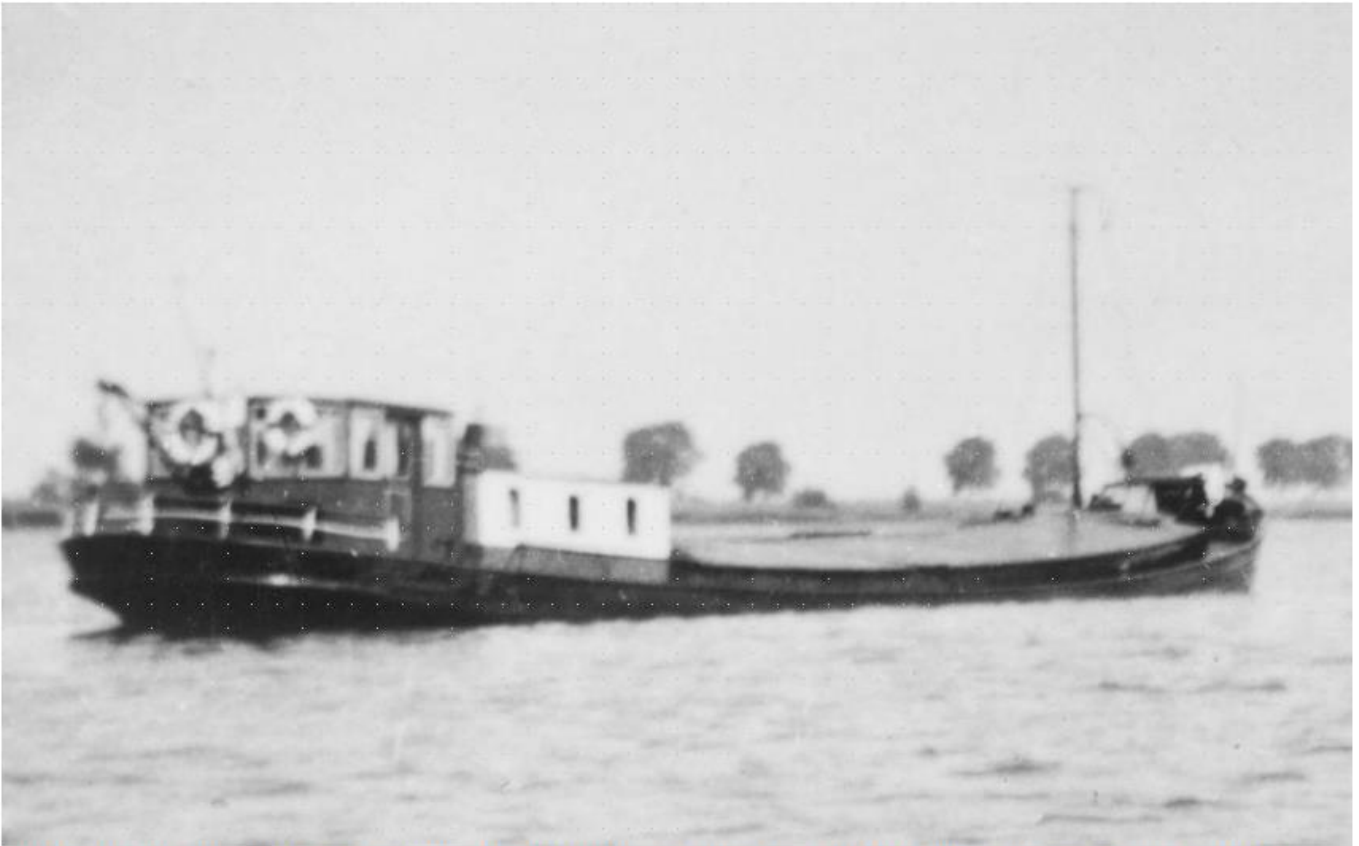
Het weekend meerden we af in San Juan.

**Daarover de volgende keer meer.**

~~~~~

DE NACHTWACHT IN DE TWEDE WERELDOORLOG

DOOR JOS HUBENS



De Van God Gegeven van familie M. Kluytenaar na de Tweede Wereldoorlog onderweg, met zekerheid hier met minder kostbare lading aan boord. Foto archief P. Kluytenaar

De Nachtwacht is het bekendste en beroemdste schilderij van Rembrandt Harmenszoon van Rijn (1606-1669). Rembrandt schilderde het meesterwerk tussen 1639 en 1642.

Op 24 augustus 1939 werd in Nederland de voormobilisatie afgekondigd. Een beslissing met ingrijpende gevolgen, ook voor musea. Want hoe en waar bescherm je een beroemd groot schilderij als De Nachtwacht tegen oorlogsgeweld? Een degelijke schuilplaats was er nog niet, daarom was noodopvang nodig.

Een dag na de voormobilisatie onderneemt de gemeente Amsterdam al de eerste stappen. Ze verwijdert kunst uit het Stedelijk Museum, het stadhuis en de universiteit van Amsterdam. Deze werken vinden een tijdelijk verblijf in de laadruimen van vier binnenschepen nabij het Alkmaardermeer. Als gevolg van deze noodoplossing, door sensatiezucht opgeblazen, ging in die tijd de hardnekkige mythe rond dat De Nachtwacht, in een grote zinken koker ingesoldeerd, op de bodem van dit meer rustte.

Rijksschuilplaatsen

Maar het bekendste Nederlandse kunstwerk is een bijzondere zorg. Vanuit het Rijksmuseum wordt De Nachtwacht, inclusief lijst (afmetingen 4,37 meter bij 3,63 meter), op 4 september 1939 met een glasvrachtwagen naar de ridderzaal van kasteel Radboud in Medemblik gebracht.

Toen op Pinksterochtend 12 mei 1940 vanaf een mijnenveger, die in de haven van Medemblik lag, een Duits vliegtuig werd neergeschoten, werden de beheerders van het kostbare doek nerveus en besloot men de belangrijkste schilderijen te verhuizen naar een schuilkelder in de duinen van Castricum. Daar moest De Nachtwacht worden opgerold op een cilinder, omdat de ingang van de kelder niet berekend is op de afmetingen van het schilderij.

Ondertussen was men begonnen met de bouw van een bomvrije Rijksschuilkelder in de duinen van Heemskerk. Hiervoor werd ruim 25 duizend kubieke meter zand uitgegraven, die na de bouw weer teruggestort werd als beschermende laag van twaalf meter dik. Op 21 maart 1941 wordt de opgerolde Nachtwacht de bomvrije kluis in Heemskerk binnengedragen. Aan het einde van 1941 moeten de Noord-Hollandse duinen op last van de Duitsers, die bang waren voor een aanval van de geallieerden via dit kustgebied, worden ontruimd en moesten nieuwe Rijksbergplaatsen worden gebouwd.

Op 24 maart 1942 wordt De Nachtwacht opnieuw verhuisd naar de ondergrondse kalksteenmijnen van de Sint-Pietersberg bij Maastricht waar een geacclimatiseerde kunstbunker is gebouwd voor totaal 750 schilderijen. Weer is grondige voorbereiding noodzakelijk. De Nachtwacht wordt eerst in een vrachtwagen geladen die weer op een wagon van een trein wordt geplaatst. De wagon met een onderstel van personenwagens, omdat die beter veren. Het schilderij komt onder toezicht van de Duitse autoriteiten, veilig aan in Maastricht.

Duitse bezetter

Tot op de dag van vandaag wordt nog vaak gedacht dat de schilderijen in de Sint-Pietersberg verborgen werden gehouden voor de Duitse bezetter. Dit is echter een mythe. De Duitsers waren volledig op de hoogte van het beleid omtrent het beheer en de opslag van het Nederlands kunstbezit. Waarom de Duitsers besloten hebben om de schilderijen niet naar Duitsland over te brengen? De meest voor de hand liggende overweging is dat de Duitsers van plan waren om pas na de eindoverwinning een aantal schilderijen naar Duitsland over te brengen. Hitler had vergevorderde plannen om in zijn Derde Rijk een megalomaan kunstmuseum met 'verzamelde' kunst in het Oostenrijkse Linz aan de Donau te bouwen.

Vervoer per schip

Strikt vanuit kunst oogpunt bezien verloopt de uiteindelijke bevrijding van ons land relatief rustig. In Maastricht worden de bunkers zonder weerstand heroverd op de Duitsers.

Men vangt op 25 juni 1945 aan met de grootscheepse repatriëring van de kunst naar hun rechtmatige publieke onderkomens. Twee binnenschepen vertrekken vanuit Maastricht, niet over de Maas omdat de rivier gestremd was door de oorlogshandelingen. Er wordt in plaats daarvan gevaren door België, via de Zuid-Willemsvaart langs Helmond en Den Bosch en dan door het Merwedekanaal langs Gorinchem en Vianen richting het Rijksmuseum in Amsterdam.

Een van de schepen is het ms Van God Gegeven van familie M. Kluytenaar uit Dordrecht met een tonnage van 152 ton, lengte 28,70 meter en een breedte van 5,51 meter. De vrachtprijs vijf gulden en zeventigcent werd betaald over het volle laadvermogen van 152 ton. Het schip was in 1906 gebouwd bij Gebr. Croles in IJlst als zeilkluiper Volharding en was voor de oorlog omgebouwd tot motorschip met een voortstuwingsmotor van 30 pk. De Van God Gegeven heeft

onder meer De Nachtwacht geladen. Bij het passeren van de sluisen krijgen de schepen voorschutting, ze worden begeleid door een aantal soldaten en varen alleen overdag en liggen 's nachts aangemeerd. Dan slapen een bewaker en de leider van het transport op britsen aan weerszijden van De Nachtwacht om ervoor te zorgen dat op deze laatste etappe niet alsnog iets misgaat.

Exposeren

Tijdens festiviteiten in Amsterdam op 29 juni, vanwege de terugkomst van Koningin Wilhelmina, arriveren de twee schepen de Van God Gegeven en de Res Nova (verdere gegevens ontbreken) in de haven van Amsterdam. De Nachtwacht wordt op een vrachtwagen geladen die haar naar het Rijksmuseum terugbrengt.

Het Rijksmuseum opent op 15 juli van datzelfde jaar als eerste weer haar deuren met een grootse expositie, met als titel: Terugkeer van de oude meesters. Deze gaat over de teruggeplaatste werken die, vele bizarre hobbels gedurende vijf jaar oorlog ten spijt, weer veilig aan hun vertrouwde muren hangen.

Noot: De Van God Gegeven werd in 1955 omgedoopt in Dieu-Donné, maar bleef wel in bezit van familie Kluytenaar en het schip is in de jaren zeventig van de vorige eeuw gesloopt.

Bron:



Jos Hubens

Ambassadeur vereniging
De Binnenvaart



Vandaag 31 maart is het feest...

Ten eerste is het vandaag 77 jaren geleden dat ik het daglicht heb mogen aanschouwen...
Ten tweede is het de dag dat ik mijn oude huis bij de notaris mag overdragen aan de nieuwe eigenaar, en...



En...MET ALLE PLEZIER!

Ten derde, is nu mijn laatste levensfase begonnen...

Ik woon nu in Dubbelstaete, een ouderencomplex met 14 appartementen volledig ingedeeld en gericht op de ouderen

Na 2 maanden noeste arbeid het geheel naar onze zin te maken is het zover, en mag ik nu op mijn lauweren gaan rusten... of niet?, want ik mag me weer verder wijden aan onze krant...

Bron: Memoires van een



Sparks.

Dick Bal

Coatzacoalcos / Mexico

Met de "Coral Rubrum/PJUT" voeren we een poosje in de Golf van Mexico tussen de US , Mexico, Venezuela, Colombia en Ecuador.

Nu heb ik diverse zaken meegemaakt in Mexicaanse havens en zal hiervan verslag doen. De havens die we aan deden lagen allemaal aan de Golf van Mexico en waren Tampico, Coatzacoalcos en VeraCruz. Het was een welkome aanvulling op onze lijst van bezochte landen /havens.



Mariachi;In alle havens waar we aanlegden, zowel in Tampico, Veracruz als ook in Coatzacoalcos, kwamen we Mariachi bands tegen, zij liepen door het centrum van bar tot bar, of speelden gewoon op een pleintje, en gaven een leuke tropische sfeer aan het geheel. Ook de vele eettentjes, en kraampjes met tropisch fruit en lokale lekkernijen gaven ons de kans om weer eens wat anders te eten en te drinken dan we aan boord gewend waren.

Spaanse pepers;

Zodra we in Coatzacoalcos op de rivier voor anker waren gegaan, een nogal smerige industriestad, regelden we een bootje om de wal op te kunnen. De eerste verkenning viel niet tegen, we konden de meeste zaken belopen, en we gingen snel op zoek naar een bar om wat te drinken en wat te eten. Het was drukkend warm, in het subtropische klimaat dus we hadden dorst. We streken neer op een terras van een plaatselijk restaurant en kregen mooie flesjes Corona bier voorgezet. We vroegen of er ook misschien iets van een borrelhap te versieren was, en eenmaal in ons beste Spaans uitgelegd, kwam de garçon na een paar minuten terug met een grote schaal, met Nacho kaas en stukjes worst gearneerd met tomaat en spaanse pepers. Ik vroeg de garçon of de Spaanse pepers heet waren, hij zei van niet. Ik wachtte even af of iemand zou voorproeven, zoveel had ik al wel geleerd. Een van de WTK's zei, dat die Spaanse pepers niks voorstelden, en dat hij altijd op de Oost gevaren had en gewend was aan scherp eten met sambal, en andere scherpe gerechten en spijzen. Dus ik zei tegen hem ga je gang, laat maar eens zien dat je een vent bent. Hij stak een van die Spaanse pepers in zijn mond, en begon erop te kauwen. In eerste instantie leek het erop of er niks aan de hand was, maar na een poosje zagen we onze makker langzaam rood aanlopen. Hij dronk snel zijn flesje bier leeg, en begon de garçon te roepen dat hij water wou. Hij dronk snel twee glazen water, maar zijn hoofd was nu al zo rood als een tomaat, en hij begon te



kuchen en te proesten. De garçon zag het allemaal wat lijdzaam aan, en kwam met een mandje met een soort pittabrood, waarna de WTK weer langzaam zijn normale houding en kleur terug kreeg. Die had dus zijn lesje wel geleerd.

Garnalen-cocktails;

In Coatzacoalcos moesten we altijd op een bootje wachten, om terug naar het schip te kunnen. Aan de rivierkant lag een restaurant met een groot terras, schaduwrijk vanwege de grote en hoge bomen, en met uitzicht over de rivier. Het was een leuke plaats om te moeten wachten op het bootje. Het was laat in de middag, en we zaten op het terras van het desbetreffende restaurant. We hadden bier besteld, en een aantal garnalen cocktails, die zeer goed smaakten, met grote tropische jumbo garnalen. De rivier bracht veel organisch materiaal met zich mee, zoals takken en stukken boomstammen, het water was bruینگelig van kleur. Ook zagen we regelmatig pelikanen al laagvliegend over de rivier vis vangen. Ineens kwam er een hele vlucht luid kwetterende vogels over de rivier aangevlogen en nestelden zich allemaal in een van de bomen op ons terras, en dan juist de boom waar wij onder zaten. De vogels ruzieden nog wat voor de beste plaats voor de nacht, en maakten hun toilet, en deden nog even hun laatste behoefte, voordat we het in de gaten hadden, lag onze tafel vol met vogelstront, inclusief in onze lekkere garnalen-cocktails en zochten we een haastig heenkomen, om zelf niet gebombardeerd te worden met de stinkende vogelstront.



Taxi;

Aangezien we voor een aantal dagen zouden blijven liggen, zouden we in het weekend naar een dorpje in de bergen gaan, Buena Vista genaamd als ik me goed herinner. In dat dorpje zou een leuke uitgaansgelegenheid zijn, en omdat het flink hoger lag dan de havenstad, zouden we er schonere lucht en aangename temperaturen kunnen verwachten. Ook hadden veel rijkere mensen uit het vervuilde Coatzacoalcos een buitenverblijf in de bergen om aan de zware luchtverontreiniging te ontkomen. Volgens de kok zouden we daar ook veel mooie dames kunnen vinden, dus wij waren al snel overtuigd en zouden met hem meegaan. Onze kok, die een aantal jaren in zuid-Amerika had gewoond regelde een taxi, een oude volkswagen kever, die ons ter plaatse zou brengen. De kok had zijn stappak aangetrokken, een witte broek, met wit colbert en overhemd met een dunne zwarte stropdas. Wij vonden dat allemaal wat overdreven en liepen in onze gewone westerse kledij, een makkelijke broek met een sportief hemd of polo.

Een aantal kilometers buiten Coatzacoalcos, merkten we dat de weg al flink omhoog ging, maar het paviment werd slechter en op een gegeven moment reden we nog alleen maar over een vergroot kiezelpad. Nu had het de laatste dagen flink geregend, en overal lagen er nog plassen en poelen vol met modder, en plotseling kwam de VW kever vast te zitten, en die er door ons gewicht ook niet meer uit kwam. We moesten uitstappen, in de modderpoel, en we keken even toe hoe de taxichauffeur probeerde zijn karretje uit de modder te krijgen, maar zijn pogingen hadden als enig resultaat, dat hij steeds verder vast kwam te zitten. Er zat niks anders op dan te helpen. We schaarden ons achter de kever en duwden met "full-steam-ahead" de kever uit

de modderpoel, de taxi-chauffeur gaf nog een flinke dot gas, en de wielen spinden flink en wierpen een grote hoeveelheid modder naar achter, exact waar onze kok stond in zijn witte pak. Hij zag er niet uit, ook wij kwamen niet ongeschonden uit de strijd, en besloten om maar weer terug aan boord te gaan, en om maar in Coatzacoalcos te blijven.



Een nachtje in de bak;

Tijdens ons verblijf in de Golf van Mexico waar we tussen de US, Mexico, Colombia, Ecuador en Venezuela voeren, kwamen we regelmatig in Coatzacoalcos, een nogal vieze en vervuilde havenstad. In het havengebied lagen veel chemische en petro-chemische fabrieken van PEMEX, de Mexicaanse oliemaatschappij. In de jaren tachtig tilden ze nog niet zo zwaar aan het milieu, en hing er vrijwel constant een indringende zwavellucht. Ook het water in de haven en de rivier was zwaar vervuild.

Toch kon je er redelijk goed uitgaan, en het eten en drinken aan de wal was ook van redelijke tot goede kwaliteit. 's avond besloten we naar een discotheek te gaan. We gingen met een groepje van een man of vijf of zes, en probeerden aanspraak te maken met de lokale bevolking, wat niet zo vlot ging vanwege de taalbarrière. Wij spraken niet voldoende Spaans en de dames spraken weinig of geen Engels, en dan in een luidruchtige omgeving als een discotheek, houd de conversatie snel op.

De kok was ook mee, en die sprak wel goed Spaans, want hij had een aantal jaren in Argentinië gewoond, maar ook hij had niet veel succes. Op het einde van de avond raakten we zelfs een beetje verveeld, en begonnen olijven naar elkaar te gooien, die rijkelijk bij de drankjes geserveerd werden.

Ik zei tegen de 3e WTK dat ik terug naar boord ging, want die avond viel er weinig te versieren. We liepen met zijn drieën terug naar de aanlegplaats voor het bootje, want we moesten met een bootje terug naar het schip. Achter ons liepen de kok en de rest van de maten. Het is denk

ik een uur of 12, en plotseling kwam er een politieauto op ons af rijden en stapten er diverse PM's (Policia Militar) uit met knuppels en honden, en werden we op nogal hardhandige wijze tegen de muur gezet, benen wijd en handen omhoog tegen de muur. Zo werden we gefouilleerd om te zien of we geen wapens of drugs bij ons hadden, en ondanks dat we niks bij ons hadden werden we achter in de boevenwagen gegooid. Ik liet nog mijn walpasje zien, maar het had geen baat meer, de beslissing was genomen we moesten mee naar de "delegacia de policia" (politieburo), waar we zonder al teveel inbreng in een grote cel werden opgesloten, in welke cel al een aantal Mexicanen zaten opgesloten.

We moesten wel onze veters uit de schoenen halen, en riemen afgeven, om te verhinderen dat we eventueel zelfmoord zouden plegen. Ik verzocht nogmaals om onze agent te bellen om dit misverstand op te lossen. In de cel van zo'n 5 bij 3 meter zaten nog een vijftal andere 'gevangenen' en uit de povere gesprekken die ik met ze heb zaten ze vast voor diefstal, zakken rollen en dergelijke vergrijpen. De cel had een harde betonnen vloer, en er lagen een paar kartonnen dozen die als 'matras' fungeerden. Aan de kopse kant van de cel had je twee toiletten, nou ja, toilet was misschien een groot woord.

Er stonden twee wc-potten zonder wc-bril en van de deuren waren alleen nog de scharnieren over, dus als je je behoefte wilde doen, moest dat 'a plein public'. Dat was dan nog niet het ergste, want de wc's stonken alsof ze de laatste 10 jaar niet gereinigd waren, en lag er vuil wc-papier, krantenpapier, op en rond de wc-potten. Ik vroeg me af, hoe in hemelsnaam je behoefte daar te doen zonder jezelf te bevuilden. Een van de Mexicanen liet het zien, hij nam vanaf een meter of twee een sprong op de wc-pot en deed gehurkt zijn behoefte. Ajajajai, ik moest zelf ook naar de wc, en niet alleen om te pissen...., papier was er niet meer.

Gelukkig dat ik een zakdoek bij me had. Ik maakte eenzelfde sprong op de wc-pot als die Mexicaan had voor-gedaan en knoopte mijn broek los en deed mijn behoefte, ik voelde me een soort evenwichts-kunstenaar, want alles was er opgericht om zo schoon mogelijk van die plee af te komen, want water of een wasbak waren er niet. We konden niet echt slapen op de kartonnen dozen op de betonnen vloer, en zodra het weer licht werd, kwam een van de bewakers ons ophalen. Bij de 'delegado' aangekomen werd ons duidelijk gemaakt dat we ieder een vijftig dollar moesten betalen, om ons vrij te kopen. Ik probeerde nog te onderhandelen, en er achter te komen op welke gronden we werden vastgehouden, maar daar kregen we geen antwoord op. De reden was waarschijnlijk de haat tegen gringo's die vele Mexicanen hadden en voor het aanvullen van hun gage. Aan boord gekomen kregen we nog een uitbrander van de Kapitein, die via via van het verhaal op de hoogte was gebracht. We waren pisnijdig op de locale autoriteiten en waren van plan een protestbrief te sturen aan de Nederlandse consul, om ons ongenoegen te uiten. Ook gingen we nog even bij de kok op bezoek om te weten te komen waarom hij ons niet te hulp was geschoten, hij liep maar zo'n 100 meter achter ons toen we werden opgepakt, en had zeker met zijn vloeiend Spaans kunnen voorkomen dat we werden meegenomen. Maar de kok had in Argentinië de militaire junta meegemaakt, en had nogal een sterke afkeur van alles wat zich in politie-uniform op straat begaf. De eerst volgende keren dat we deze haven aandeden ben ik 's avonds niet de wal meer op geweest.

HELDEN VAN WELEER

Jan van Brakel (1618-1690)



Jan van Brakel, schout-bij-nacht van Holland en Westfriesland. 'Collectie Instituut voor Maritieme Historie', S-Gravenhage.

Jan van Brakel kwam pas in 1640 als 22-jarige bij de marine. Hij is het meest bekend geworden door een daad die hij niet verrichtte, namelijk het doorvaren van de ketting over de Medway bij Rochester, tijdens de Tocht naar Chatham (22 juni 1667).

De bemanning van van Brakel's schip had zich eerder tijdens die tocht, bij het innemen van Sheerness, misdragen en van Ghent had besloten hem daarvoor ernstig te straffen. (Voor meer over de interessante relatie tussen van Brakel en van Ghent zie document over de laatste).

Toen de vloot dus voor de ketting tot stilstand kwam, bood hij aan zich met schip en bemanning in de vuurlinie te wagen om dat obstakel te verwijderen. Hoewel zijn schip "De Vrede" zwak bewapend was, zette hij wel met twee branders de "Susanna" en de "Pro Patria" de aanval in. De eerste kon de ketting niet breken, maar de "Pro Patria" slaagde er in de ketting te breken. De Nederlandse aanval kon hierdoor voortgang vinden.

NOOT: Dit vertolkt de Nederlandse versie van het doorvaren van de ketting. De ketting zou ondersteund zijn door vloten, zodat niet het gehele gewicht tussen twee walkanten gespannen werd (feitelijk onmogelijk zelfs met huidige materialen). Een andere versie zou zijn waarbij mariniers op de kant zijn gezet om de ketting aan één zijde los te koppelen. Daarbij zou hij door eigen gewicht vanzelf oprollen naar de andere kant. Er vindt nog steeds onderzoek plaats naar de ware toedracht.

Zelf ondernam hij later een aanval op het Engelse slagschip de "Unity" dat voor de ketting voor anker lag en dat hij veroverde. Hiermee heeft hij toch wel een persoonlijk aandeel gehad in die belangrijke tocht, die immers doorslaggevend was voor de gunstige uitkomst voor de Staten van Holland, van de Vrede van Breda (31 juli 1667) en daarmee in het einde van de Tweede Engelse Oorlog.

Hij onderscheidde zich vooral tijdens de Derde Engelse Oorlog in de Slag bij Solebay. In 1684 werd hij benoemd tot Schout-bij-Nacht van de admiraliteit van Amsterdam en ondernam o.a. als eskadercommandant expeditie tegen de Barbarijse zeerovers in 1684.

In 1688 was hij als tijdelijk vice-admiraal met Cornelis Evertsen de Jongste één van de Nederlandse vlagofficieren in de vloot die Willem III begeleidde naar Engeland.

In 1690 sneuvelde hij in de Slag bij Beachy Head waarbij de Nederlandse vloot in de steek gelaten werd door de Engelse admiraal Torrington. De Nederlandse admiraal Cornelis Evertsen de Jongste redde een groot deel van de vloot tegen de Franse overmacht.

In 2001 werd een fregat, dat zijn naam droeg, aan het buitenland verkocht. Dit schip was het derde schip bij de Koninklijke Marine met zijn naam.

Bron:



Mijnenlegger Hr.Ms. Jan van Brakel. Foto: NIMH



Standaardfregat Hr.Ms. Jan van Brakel. Foto: NIMH

'Ijsbreken' achter het IJzeren Gordijn...

Split, Joegoslavië, Oktober 1971

Tijdens de najaars-reis van het Smaldeel 5, waarbij in de Middellandse Zee een omvangrijk oefenprogramma werd afgewerkt, was voor het vlaggeschip Hr.Ms. Kruiser 'De Ruyter' wel een heel bijzonder vlagvertoonbezoek gepland en wel een meerdaags bezoek aan de Joegoslavische marinehaven Split. Wij gingen daar 'solo' naar toe; de andere schepen van het verband begaven zich respectievelijk naar Genua en Sardinië. Voor ons was dit bezoek aan een land achter het IJzeren Gordijn - iets wat reeds geruime tijd niet meer was voorgekomen - een min of meer spannend avontuur en een ieder was terdege 'gebriefed' en zich bewust van het grote belang, dit vriendschappelijke bezoek op elk gebied een succes te doen zijn. We hadden echter niet voldoende rekening gehouden met een struikelblok, waarmee onze Koninklijke marine maar zelden wordt geconfronteerd: de taalbarrière!! Hoe kan dat nou!? zult U zich afvragen en gelijk hebt U, want normaal gesproken kan Jan de Hollander met alles en iedereen overweg; bovendien voelen we ons veelal 'linguists' met een redelijke kennis van de spreektaal Frans, Duits en Engels, waarmee je immers overal mee uit de voeten kunt, nietwaar!? Inderdaad, Niet Waar, althans niet bij deze gelegenheid! Bij het ons aangeboden welkomstdiner ten stadhuize, waarbij velerlei prominente lokale autoriteiten aanzaten, bleek er nagenoeg niemand Engels te spreken. Oók al geen Frans en de Duitse taal was om begrijpelijke redenen (bezetting gedurende WW II met alle ellende door de Duitsers aldaar veroorzaakt!) helemaal taboe.

Goede raad was duur maar er moest toch écht iets gebeuren, want we konden toch niet alsmaar doorgaan met elkander vriendelijk toe te knikken en de zoveelste slivovitsz achterover te slaan, hetgeen onze gastheren en hunne dames allerm minst scheen te deren, doch voor óns werd het zo zoetjes aan niet alleen pijnlijk, doch als we zo doorgingen, bloedlink!! Onze Smaldeelcommandant, schout-bij-nacht E. Roest, schoot mij aan en zei: 'Chef-staf, verzin een list en graag spoedigst!' Natuurlijk was dat niet aan dovemans oren verspild, maar wat te doen!? Het geluk kwam mij echter te hulp in de vorm van mijn tafeldame, directrice van het Joegoslavische marine- museum, die een aardig mondje Engels bleek te spreken en nog een vlotte tante bleek te zijn óók! Dat kwam goed van pas en ik begon haar een anekdote te vertellen van de beroemde marinier, die op patrouille door zijn lip was geschoten. In het kort komt het verhaaltje hierop neer, dat de marinier als gevolg van deze blessure niet alleen veel moeite had met spreken en dus zijn gezicht in allerlei bochten moest wringen om zich te kunnen uitdrukken doch, veel erger, hij moest thans rectaal worden gevoed! Tijdens de 'maaltijd' brulde de marinier ineens: 'Zuster, zuster, help effe, mag ik wat te drinken hebbe, ik stérf gewoon van de dorst!' 'Natuurlijk, arme jongen', antwoordde de zuster en, de klisterspuit grijpend, doopte zij die resoluut in de theeketel, waarna zij op even gezwinde wijze aan de toediening van het 'Kopje thee' begon... 'Stop, zuster, Stop!!' gilte de marinier meteen op kermende toon. 'Waarom dan jochie, is het soms een beetje te heet!?' vroeg de zuster medelijdend. 'Welnee zuster, maar U heb vergeten er suiker in te doen!!' De daarbij behorende gekke bekken trekkend, briefde ik mijn charmante tafeldame dit verhaal door, die daarop in een onbedaarlijke lachbui uitbarstte, terwijl de rest van de tafel stomverbaasd in onze richting keek... Wel, dat werd het breekpunt, of beter gezegd het smeltpunt van dit gedenkwaardige diner. Iedereen wilde namelijk weten, wat ik daar verteld had en mijn tafeldame kwam op het lumineuze idee om, terwijl ze mij uitnodigde de nodige bekken te trekken, zijzélf in het Joegoslavisch de rest van de aangezetenen deelgenoot maakte van het krankzinnige verhaal. Zo gezegd, zo gedaan en ziet, er ontstond meteen een enorme hilariteit; als bij toverslag was alle ijs gebroken en, geloof het of niet, iedereen bleek elkaar ineens te verstaan of deed daar althans alle moeite toe met als logisch gevolg een klinkend succesvol diner!! Het had nog verdere positieve gevolgen: vrijwel meteen nadat wij na afloop van deze happening aan boord waren teruggekeerd, werden alle beperkingen van bewegingsvrijheid, die aanvankelijk zowel aan ons als aan de plaatselijke bevolking waren opgelegd, pardoes ingetrokken en konden wij iedere Joegoslavische burger, die dat maar wilde, aan boord ontvangen!! En geloof maar gerust, dat daar ruim gebruik van werd gemaakt, want het daarop volgende weekend zag het schip gewoon zwart van de Joegoslaven, die ook amper met geen stok meer van boord waren te krijgen!! Al met al, een zeer geslaagd bezoek, met échte tranen met tuiten bij het afscheid de daarop volgende maandagmorgen!!



Marinehumor door de jaren heen
Dick N. Wentholt en Gerard Wolf

De Papoea's van de Geelvinkbaai

Auteurs: **Timo de Jong** **Martijn van den Brink**

Op een rommelmarkt lag een boekje met de titel De Papoea's van de Geelvinkbaai, geschreven door ene A. Goudswaard. Zoals aangekondigd weidde het uit over de bewoners van de 700 kilometer lange baai in het noordwesten van het toenmalige Nederlands-Nieuw-Guinea. Daar het boekje dateerde uit 1863 was het niet verrassend dat deze uitweiding bol stond van de koloniale stereotypen – zo zou 'de Papoea vrolijk,



Papoea van Nieuw Guinea in de 19e eeuw (wiki)

erkentelijk voor weldaden, maar ook opvliegend en vol wraakzucht' zijn –, stereo-typen die weinig leren over de bedoelde Papoea's en waarover zelf al boekkasten zijn volgeschreven.

Het boekje was dus misschien niet heel boeiend, kon van weinig nut meer zijn. Of toch? Nieuw-Guinea gold indertijd als een terra incognita, een onontdekt gebied. Hoe kwam Goudswaard eigenlijk aan de informatie voor zijn boekje? Veel is nog onbekend over de eerste Europese contacten in dergelijke gebieden. Het raadsel wordt nog groter als blijkt dat de schrijver nooit in Nieuw-Guinea is geweest. Hij zou zich 'hoofdzakelijk' op 'mondelijke mededeelingen van ooggetuigen' hebben gebaseerd. De vraag die bleef hangen was dan ook: waar ontmoette Goudswaard deze ooggetuigen en hoe kwamen zij aan hun kennis over de Geelvinkbaai en zijn inwoners? Toch maar meegenomen dat boekje.

Onverwacht bezoek

Enige naspeuring leerde dat het Utrechts Archief een omvangrijke correspondentie van onze Arend Goudswaard bezit. Deze brieven tonen een inkijkje in de geschiedenis van de schrijver en zijn boekje. Goudswaard bleek een naar Nederlands-Indië geëmigreerde zending. In 1853 hadden hij en zijn vrouw zich gevestigd te Bonthain in Zuid-Celebes. In het kleine kustplaatsje runden ze een zendingspost waarbij Goudswaard zich vooral



De Papoea's van de Geelvinkbaai

wijdde aan stichtelijk onderwijs. Indien het werk het toeliet mocht de zendeling zich 's avonds graag verliezen in een goed boek, liefst over ontdekkingsreizigers of iets in die trant. Lange tijd bleef het voor hem bij reizigers uit boeken, totdat Goudswaard in de zomer van 1860 ineens werd verrast door onbekend bezoek. Een zekere Fabritius stond voor de deur.

Fabritius bleek een handelaar die zijn dagen doorbracht op zee. De zeeman zat alleen met een probleem. Hij had een negenjarig zoontje dat onderwezen moest worden. Nu had hij veel goeds over de zendingsschool in Bonthain gehoord. Kon Goudswaard geen uitkomst bieden? Zo gezegd zo gedaan. Goudswaard en Fabritius spraken af dat de jongen op de school kon blijven. Fabritius kon met een gerust hart zijn zeilen weer hijsen en vertrok op handelstocht. Bestemming: Nieuw-Guinea. Onder de indruk bleef Goudswaard achter.



Replica van een 19e-eeuwse schoener (Pixabay)

Er ging een jaar voorbij voordat Fabritius opnieuw op Bonthain werd gesignaleerd. Het was in de zomer van 1860 dat de zeeman en zijn vrouw voor het eerst weer hun zoontje opzochten. Gedurende dit bezoek verbleef het paar in huize Goudswaard. Tijdens het samenzijn ontwikkelde Goudswaard een zekere sympathie voor Fabritius. Hij was vooral gecharmeerd door diens zeemansverhalen, verhalen over een van de laatste witte vlekken op de kaart: Nieuw-Guinea. Uit een brief aan een vriend spreekt Goudswaards achting voor de kennis die de handelaar over het eiland tentoon spreidde. Door Fabritius' ervaring met de omgeving, bewoners en lokale talen 'mag hij meer dan iemand over dat land meespreken', aldus Goudswaard. De zendeling zag potentie voor een studie. In de daaropvolgende ontmoetingen zou hij de zeeman uithoren over diens handelsreizen. De kiem voor het boekje over de Geelvinkbaai was gelegd.

‘Een plannenmaker van het eerste water’

Aangezien Goudswaard uiteindelijk ruim honderd pagina's heeft kunnen vullen door zijn gesprekken met Fabritius, moet de handelaar inderdaad het een en ander geweten hebben over Nieuw-Guinea. In het boekje wordt een weliswaar koloniaal gekleurde maar desalniettemin uitgebreide beschrijving gegeven van de Papoea's karakter, leefwijze en samenleving. Een duik in de literatuur van destijds doet vermoeden dat we hier van doen hebben met luitenant-ter-zee G.J. Fabritius – hetgeen strookt met de aanduiding ‘gewezen zee-officier’ die Goudswaard een enkele keer gebruikt. Deze G.J. (volledige naam blijft een raadsel) had zich na zijn militaire carrière als agent verbonden aan de handelsfirma van Maarten Dirk (of Dick) van Renesse van Duivenbode. Deze te Ternate gevestigde firma richtte zich op de Nieuw-Guineahandel, op producten als zeekomkommer, massooschors(olie) en paradijsvogels.

Fabritius kon op eigen initiatief handel drijven, zolang hij maar tien procent van de opbrengst afdroeg aan Duivenbode. Uit oude scheepsberichten blijkt dat de handelsagent regelmatig maandenlange tochten naar Nieuw-Guinea maakte op zijn schoener de *Fear Not*. Hij leek inderdaad vooral bekend met de Geelvinkbaai. Zo woonde hij daar vijftien maanden op het eiland Roon, samen met zijn vrouw en dertien bemanningsleden, en schreef hij een artikel over inheemse talen van de baai in het ***Tijdschrift voor Indische taal-, land- en volkenkunde***. Bovendien hielp de zeeman de eerste zendelingen in Nieuw-Guinea, Ottow en Geissler, op weg door ze een beknopte woordenlijst te geven en te adviseren waar hun post op te richten. Fabritius bleek met recht een vrijbuiters, of, zoals Goudswaard het uitdrukte, ‘een plannenmaker van het eerste water’.

Fragment uit het boek van A. Goudswaard

Sultans en slavinnen

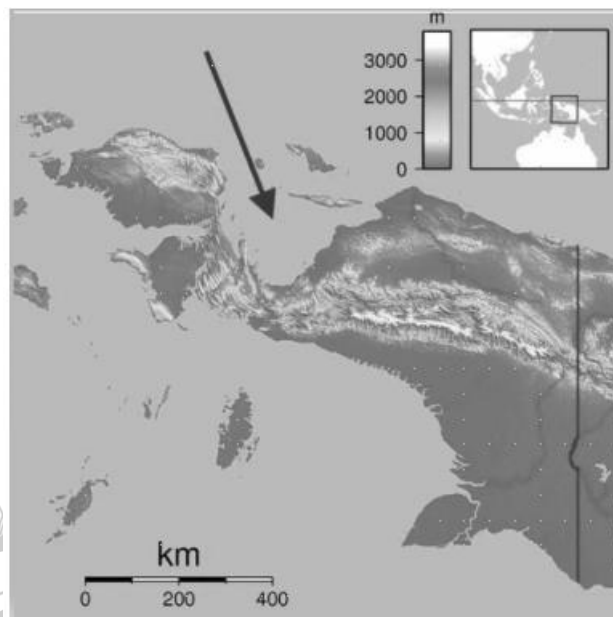
Nu was Fabritius niet de enige Europeaan die de weg wist in de wateren van Nieuw-Guinea. Al voor 1830 dreven zijn latere chef Duivenbode en ene kapitein Deighton hier al handel. Deze Deighton bouwde bovendien het huis op Roon waar Fabritius later geruime tijd zou wonen. Vooral Duivenbode legde de Nieuw-Guineahandel geen windeieren. Halverwege de negentiende eeuw bezat de ondernemer een firma met eigen schepen, naast Fabritius meerdere handelsagenten en verschillende koffie-, cacao-, en vanilleplantages.

Ik ga nog eenige trekken kort zamenvatten. Dronkenschap is, gelijk bij de meeste onbeschaafde volken, onder de Papoewa's zeer algemeen: de spijsen die zij gebruiken zijn eenvoudig. Bij hunnen zoogenaamden natuurstaat valt er op knischheid niet te roemen; zij zijn slaven hunner zinnelijke lusten. De bewoners van Doré onderscheiden zich al eenigzins gunstig van de andere bevolkingen; en — merkwaardig — de ziekte der wellustelingen is onder hen onbekend; nogtans ontbreekt het ook bij hen niet aan zeer onkiesche gebruiken. Bij de Maforsche stammen — hetzij tot hunne eer gezegd — is de veelwijverij streng verboden; elders daarentegen heerscht zij als onder de Mahomedanen. Hoe schijnstrijdig ook met het voorgaande, de Papoewa gevoelt veel liefde voor zijne vrouw, welke niet zelden ontaardt in de hevigste jaloezij; hij is gehecht aan zijne kinderen, vooral aan het eerstgeborene. De Papoewa pleegt menschenroof, maakt slaven en veracht hen; het koppensnellen en menscheneten is nog niet bij hen ten eenenmale ongewoon 1). De Papoewa is een groote egoïst, hij leeft geheel voor zich zelf, en bewijst geene hulp dan waar de gewoonte het gebiedt of eigenbelang prikkelt. Hij is vreesachtig, vooral wantrouwend jegens vreemdelingen. Hij heeft diepen eerbied voor de ouden van dagen en voor de afgestorvenen. Ten uiterste bijgeloovig, geeft hij acht

(Google Books)

Duivenbode was een fenomeen in deze regionen. Hij bleek een goede naam te hebben in Nieuw-Guinea en had een prima verstandhouding met de sultans op de Molukken, de prins van Tidore werd zelfs naar hem vernoemt. Bovendien gold de ondernemer als een notabele in de Nederlandse gemeenschap: onder zijn vele neven- en eretitels prijkte onder andere de Leopoldsorde en het Ridderschap in de Orde van de Nederlandse Leeuw. Bij gelegenheid spreidde Duivenboden zijn grandeur tentoon, zo blijkt uit een beschrijving van diens vijfenveertigste verjaardagsfeest. Gasten werden die avond per draagstoel naar zijn landgoed vervoerd, waar zij, aan tafels versierd *'met bloemen, kristal en zilver'*, door *'ene zwerm'* van *'zeer agaçant'* geklede slavinnen, een overvloed aan *'alle mogelijke spijzen, gebakken en vruchten'* voorgeschoteld kregen.

Als je iets wilde in Nieuw-Guinea of omstreken kwam je al snel bij de extravagante Duivenbode of een van diens handelsagenten terecht. Waar Fabritius de eerste zendelingen op weg hielp, ondersteunde de ondernemer zelf de eerste wetenschappers en staatslieden bij hun expedities naar de regio. Zo schreef de evolutiebioloog Alfred Russel Wallace in 1858 onderdak te hebben gevonden in huize Duivenbode om de volgende dag met een van diens handelsagenten te vertrekken naar Nieuw-Guinea. Ook de in dienst van de gouverneur-generaal zijnde Hermann von Rosenberg startte zijn Guinea-expeditie in Ternate, vanwaar hij in 1868 in Fabritius voormalige *Fear Not* koers zette naar de Geelvinkbaai.



Geelvinkbaai (Wiki Commons)

Achter ***De Papoewa's van de Geelvinksbai*** blijkt een wereld schuil te gaan van verrassende, pakkende en wellicht belangrijke verhalen. Een zoektocht naar de totstandkoming van het boekje licht een tipje van de sluier op, leert iets meer over de precieze totstandkoming van de eerste Europese contacten in Nieuw-Guinea. Auteur Goudswaard brengt ons bij het reilen en zeilen van vrijbouter Fabritius en diens invloedrijke chef Duivenbode: vroege publicaties en expedities in het kader van de zending, wetenschap en staat bleken hier mogelijk gemaakt door een al bestaand handelsnetwerk. Soms loont het wat energie te steken in een op het eerste gezicht stoffig en gedateerd boekje.

Bron: 40/2020

HISTORIEK
ONLINE GESCHIEDENISMAGAZINE



www.debakstafel.nl